

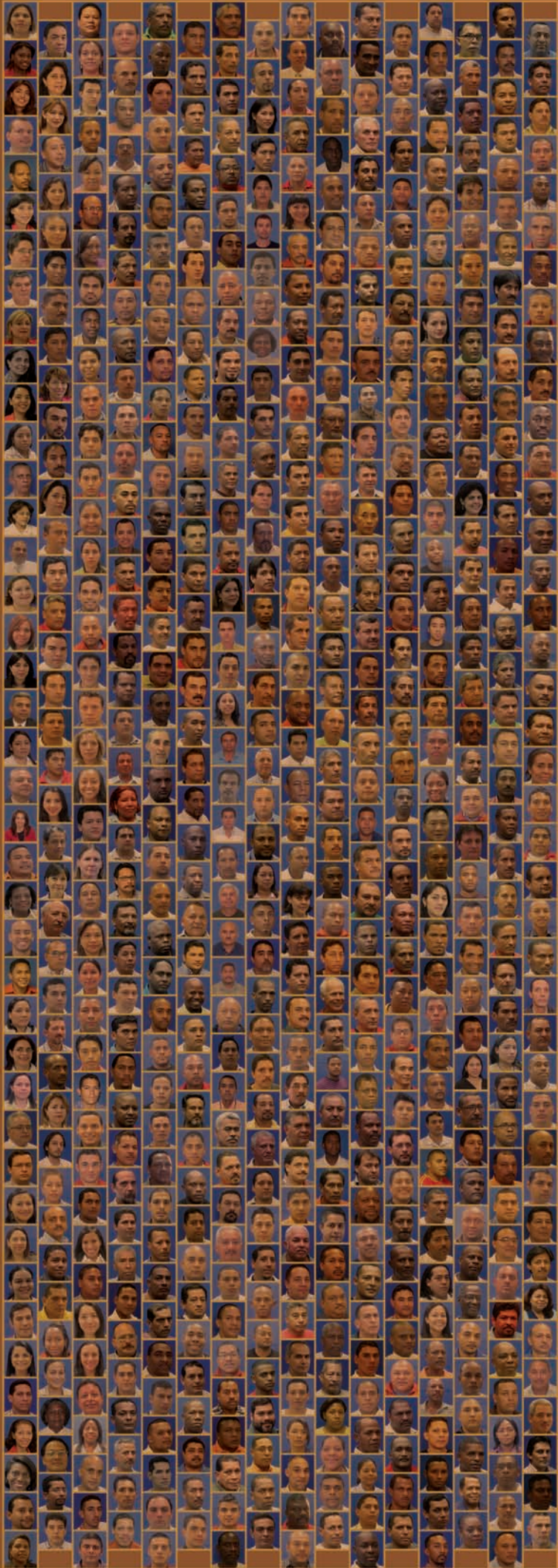


Informe Anual 2014



CANAL DE PANAMÁ





Gracias al espíritu, el alma, el trabajo duro y el constante deseo de superación de todos los que han formado parte de la fuerza del Canal – su Gente - el Canal llega a cumplir 100 años, que han representado a lo largo del camino un reto histórico de ser la unión entre dos océanos al servicio del mundo entero.

Por ello, a su gente, a aquellos que se han vestido de Canal en cada una de las etapas de su historia, el más profundo de los agradecimientos y la felicitación de haber logrado llevar el sueño que se forjó, hace más de un siglo, a ser una realidad, a mantenerlo vigente y a posicionarlo para los nuevos retos que le depara el futuro.

100 años compuertas abiertas gracias al trabajo de todos!

Contenido

Conectividad

Desempeño.....12

Confiabilidad

Operaciones.....22

Competitividad

Ampliación.....30

Sostenibilidad

Ambiental.....38

Capital Humano.....48

Responsabilidad Social.....56

Financiera.....62

Estados Financieros.....77

Annual Report English version117



Junta Directiva

Canal de Panamá



Roberto Roy
Presidente de la Junta Directiva
Canal de Panamá



Adolfo Ahumada
Director



Rafael E. Bárcenas P.
Director



Marco A. Ameglio S.
Director



Para la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) el año fiscal 2014 fue un año de retos en materia de modernización y ampliación del Canal, así como en la búsqueda de alternativas para el desarrollo de actividades conexas que resulten en la atracción de negocios, generación de empleo y de ingresos.

La llegada de las compuertas del Tercer Juego de Esclusas marcó un hito en el progreso de la obra, cuyos avances son evidencia del compromiso para lograr el cumplimiento del contrato para su diseño y construcción. Este contrato fue objeto de una variación, formalizada en un acuerdo de entendimiento con el contratista, que estableció los parámetros para completar todos los componentes del proyecto.

La Administración de la ACP, con la asesoría y dirección de su Junta Directiva, realizó estudios y análisis de mercado encaminados a elaborar la nueva propuesta de estructura de peajes para el Canal ampliado, contemplando nuevas segmentaciones, la diversificación de los productos y tipo de buques que podrán transitar por el Tercer Juego de Esclusas.

Desde el inicio de la ejecución de la obra de ampliación, tienen lugar actividades de rescate y reubicación de animales; reforestación de cientos de hectáreas en concepto de compensación ecológica del proyecto; al igual que se concretó la certificación de proyectos forestales que implementa la ACP en la cuenca hidrográfica del Canal, bajo el estándar mundial de carbono voluntario Carbon Fix.

Un hecho que llenó a los panameños de orgullo fue el Centenario del Canal, que inició con la presentación de la bandera nacional utilizada en la gesta patriótica

del 9 de enero de 1964, totalmente restaurada, reconociendo su valor histórico y la lucha de un pueblo por su soberanía. Para conmemorar el Centenario, fueron presentados en todo el país, eventos musicales y culturales así como exhibiciones fotográficas que muestran la historia del Canal.

Otros reconocimientos enmarcados en el Centenario, fueron los concedidos por la Junta Directiva, en la figura del Galardón Canal de Panamá, a los familiares del extinto General de División Omar Torrijos Herrera y al expresidente de Estados Unidos, James Earl "Jimmy" Carter, Jr., por la importante participación de ambos en el proceso para la firma de los Tratados Torrijos - Carter de 1977.

Para el nuevo año fiscal, la ACP continúa estructurando proyectos de inversión regular encaminados a incrementar la eficiencia, mejorar la confiabilidad de su sistema eléctrico, proteger la calidad del agua en la cuenca hidrográfica y, en cumplimiento de la Ley 28 de 2006, construir un puente en el lado Atlántico.

Todas estas gestiones son dadas a conocer en escuelas y universidades, foros nacionales e internacionales, congresos de infraestructura y seminarios de ingeniería civil, manteniendo la transparencia en la administración de la organización y compartiendo experiencias y conocimiento con los panameños.

Los logros y metas alcanzados durante este período son reflejo del esfuerzo y dedicación de la gran fuerza laboral que compone la ACP, a quienes esta Junta Directiva expresa su más profundo agradecimiento.



CANAL DE PANAMÁ



Nicolás Corcione
Director

Guillermo O. Chapman, Jr.
Director

Ricardo de la Espriella T.
Director

Alberto Vallarino Clément
Director

José A. Sosa A.
Director

Lourdes del C. Castillo M.
Directora

Henri M. Mizrachi K.
Director

Administrador

Canal de Panamá



os complace poner a su disposición el Informe Anual del Canal de Panamá para la vigencia fiscal 2014, el cual incluye la información más relevante sobre el desempeño operativo, financiero, laboral y social de la empresa, siempre con el compromiso de cumplir con nuestra responsabilidad de rendir cuentas al país de manera oportuna y transparente.

El año 2014 inició con uno de los retos más importantes que ha enfrentado el Canal de Panamá en los últimos tiempos, a raíz de las diferencias que surgieron en la construcción del Tercer Juego de Esclusas. Fue una coyuntura que nuevamente puso a prueba la capacidad de los panameños, y especialmente la de los canaleros, para atender con una visión de país los temas del Canal de Panamá. Y lo hicimos fundamentados en los mismos principios de transparencia y rendición de cuentas, y de buscar los mejores intereses nacionales, que han guiado la administración y operación de la vía durante estos 15 años en manos panameñas.

Este año fue único y especial porque celebramos el hito del Centenario del Canal de Panamá. Sin lugar a dudas, fue un hecho que nos brindó la oportunidad de dimensionar el impacto que la vía interoceánica ha tenido en muchas facetas; desde la innovación que significó su construcción y el sacrificio de muchos para lograrla, su operación continua apoyada por un programa de mantenimiento y de inversión en la modernización de su infraestructura y equipos, hasta el alcance que ha tenido el Canal en la formación de la identidad de nuestro país y su diversidad cultural, llegando a ser uno de los símbolos de nuestra soberanía por gestas como la de los Mártires del 9 de Enero de 1964 y la histórica reversión que hoy celebramos llenos de orgullo.

En materia de tráfico e ingresos por peajes, culminamos el año fiscal 2014 con muy buenas noticias. Cerramos con el tránsito de 326.8 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), lo que representó un incremento de 1.8 por ciento en comparación a los 320.6 millones de la vigencia fiscal 2013. Asimismo, los ingresos por peajes fueron por el orden de B/.1,910.2 millones, lo que representó un aumento de 3.2 por ciento con respecto al año fiscal 2013. Estos ingresos fueron complementados por la generación de energía eléctrica de las plantas de la ACP que lograron casi doblar lo generado el año anterior, y que fue vital para mantener niveles adecuados de suministro de energía eléctrica en el país durante el periodo de pocas lluvias del año fiscal 2014.

Es importante mencionar que la Junta Directiva del Canal de Panamá aprobó entregar aportes al Tesoro Nacional por B/.1,030.7 millones para el año fiscal que nos ocupa, superando en B/.64 millones el presupuesto original aprobado, producto del esfuerzo y la capacidad de los más de 10,000 panameños que operan y administran la vía interoceánica.

El aporte tiene tres componentes: B/.653.8 millones que representan los excedentes aprobados por la Junta Directiva; B/.374.5 millones en concepto de las toneladas netas que transitaron por la vía; y B/.2.4 millones por servicios públicos prestados al Canal, y otros.

Cabe destacar que desde que Panamá asumió la responsabilidad por la operación y administración de la vía al mediodía del 31 de diciembre de 1999, el Canal de Panamá ha aportado en forma directa B/.9,621.6 millones al Tesoro Nacional.

Otra buena noticia fue que el Canal de Panamá alcanzó al cierre del periodo en referencia, una marca histórica de 982,392 visitantes (11 por ciento más que en el año fiscal 2013) en sus tres principales centros de atención de turistas, atraídos por el interés de conocer la vía interoceánica durante el año de su Centenario. Esta cifra representa el mayor número de visitantes recibidos en el Canal de Panamá en un año y reafirma el potencial que tiene la vía como atracción turística.

Como todos los años, el Canal continuó fortaleciendo su compromiso de ofrecer un servicio de calidad a sus clientes al añadir valor mediante el permanente mantenimiento y la modernización de equipos y estructuras esenciales para la operación, como la adquisición de nuevos remolcadores, además de fórmulas innovadoras para mejorar la atención a los usuarios.

También destacamos el compromiso permanente que el Canal de Panamá mantiene con el desarrollo sostenible, pilar que sustenta la acción de la organización en todos sus campos, procurando equidad y bienestar laboral para su principal activo que es el recurso humano, a través de la capacitación continua y la generación de oportunidades de crecimiento profesional.

Este compromiso alcanza las acciones que el Canal emprende hacia su entorno natural y social con los cuales lleva una activa agenda de programas de incentivo económico, reforestación y otras iniciativas encaminadas a mejorar la calidad de vida de quienes habitan la Cuenca Hidrográfica del Canal, preservando siempre los recursos naturales e hídricos tan vitales para el consumo de la población en actividades productivas, y en la operación de la vía interoceánica.

En el 2014 el Programa de Ampliación completó su séptimo año, con más del 80 por ciento de avance. Se lograron varios hitos importantes como: la llegada de las 16 compuertas que funcionarán en las nuevas esclusas, el traslado de ocho de estas al Pacífico y el inicio del proceso de instalación de las compuertas y otros equipos electromecánicos en el lado Atlántico.

De igual manera, continuamos con la ejecución de un plan de capacitación con inversiones, en función del Canal ampliado, con el uso de simuladores. Parte de esta capacitación incluye la construcción de una instalación

nueva con dos lagos, cauces y esclusas con modelos a escala con las características físicas del Canal para el entrenamiento de los prácticos; el fletamento de un buque Pospanamax durante varios meses; y la compra inicial de instrumentación especializada, de alta precisión, de posicionamiento global por satélite para el uso del Canal ampliado y el actual, todo en atención a las recomendaciones de los prácticos del Canal.

El Canal continúa innovando y buscando formas de agregar valor a la ruta. Como un primer gran proyecto de diversificación, resaltamos el inicio del proceso de concesión para el diseño, construcción y operación de un puerto de contenedores en Corozal, con especificaciones para recibir los buques Pospanamax que harán uso del nuevo Canal ampliado y otros aún más grandes que pudieran aprovechar el valor de la conectividad que ofrece Panamá. También iniciamos los estudios de otros proyectos e instalaciones logísticas que, como negocio, complementarán la oferta del Canal de Panamá y generarán más ingresos para el país. Y lo más importante: estas actividades permitirán que la ruta del Canal de Panamá se mantenga vigorosamente competitiva, con mayor conectividad y como la preferida de nuestros clientes.

Al mirar hacia el futuro, vemos con optimismo muchos más retos, oportunidades y logros por alcanzar para continuar operando, manteniendo y modernizando esta importante ruta del transporte mundial de forma segura, competitiva, rentable y confiable para todos.

En nombre de los más de 10,000 panameños que tenemos el privilegio de trabajar en el Canal de Panamá, reafirmamos los valores que nos guían en nuestro diario actuar, así como nuestro compromiso de seguir esforzándonos por generar nuevos y crecientes beneficios para el desarrollo de Panamá.



CANAL DE PANAMÁ

Jorge L. Quijano
Administrador
Canal de Panamá





Jacinto Wong
Tecnología e Informática

Oscar Vallarino
Gestión Corporativa

Luis Alfaro
Ingeniería

Oscar Bazán
Planificación y Desarrollo
Comercial

Francisco J. Míguez P.
Finanzas y Administración

Jorge L. Quijano
Administrador

Administración

Canal de Panamá



Manuel Benítez
Subadministrador

Esteban G. Sáenz
Operaciones

Carlos Vargas
Ambiente,
Agua y Energía

Ilya Marotta
Ingeniería y Administración
de Programas

Francisco Loaiza B.
Recursos Humanos

Álvaro Cabal
Asesoría Jurídica

Manuel Domínguez
Comunicación Corporativa

Visión

LÍDER MUNDIAL en servicios a la industria marítima y en el desarrollo sostenible para la conservación de la cuenca del Canal;

PIEDRA ANGULAR del sistema de transporte global e impulsora del progreso, desarrollo y crecimiento de Panamá;

MODELO de excelencia, integridad y transparencia en nuestra gestión; comprometida con el desarrollo integral de nuestro equipo humano.

Misión

Producir en forma sostenible el máximo beneficio de nuestra posición geográfica.

NUESTRO NEGOCIO - Somos la empresa que opera, mantiene y mejora el Canal de Panamá para ser la ruta preferida de nuestros clientes.

NUESTRO PAIS - Aportamos riqueza a Panamá y contribuimos con nuestra gestión al bienestar, desarrollo, progreso y mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños.

NUESTROS CLIENTES - Construimos relaciones duraderas con nuestros clientes, entendiendo y anticipando sus necesidades, aportándoles valor y brindándoles un servicio de calidad.

NUESTRA GENTE - Reconocemos que nuestra gente es el recurso más importante para el logro de la excelencia en el servicio. Reclutamos y promovemos a los mejores.

Junta Asesora

La Junta Asesora es el órgano que asiste a la Junta Directiva y a la alta gerencia de la Autoridad del Canal de Panamá en cuanto a las necesidades, requerimientos y mejoramiento del servicio público internacional que presta el Canal, conforme a la Constitución Política de la República, la ley orgánica y sus reglamentos. Constituye un foro de líderes de primer orden de la comunidad internacional que contribuyen con sus opiniones y experiencias al diseño y mejoramiento de los planes que desarrolla la administración para el mejor futuro del Canal. Está compuesta por 17 distinguidas personalidades del mundo marítimo y de negocios que y se reúnen por lo menos una vez al año, por convocatoria de la Junta Directiva.

La Junta Asesora se reunió en Panamá del 12 al 14 de agosto de 2014. La agenda contempló un recorrido por las áreas de construcción de las nuevas esclusas y el PAC 4, apreciando de primera mano los avances del proyecto; además de presentaciones sobre las operaciones del Canal y sus nuevos proyectos. Durante sus deliberaciones, la Junta Asesora aplaudió los esfuerzos de la ACP en materia de operaciones y los avances del tercer juego de esclusas, así como



analizó los nuevos proyectos en que incurrirá la empresa, y la posible construcción de un canal por Nicaragua. Además de esta reunión, el 15 y 16 de enero de 2014 viajaron a Panamá tres miembros de la Junta Asesora, para realizar una inspección en las obras.

En la foto se aprecia de izquierda a derecha: Tommy Thomsen; William Flanagan; Aaron Gellman; Salvador Jurado; Gerhard Kurz; William A. O'Neil, Presidente de la Junta Asesora, Flemming Jacobs; Philip Embricos; Joe Reeder; Andrónico Luksic; y Albert Nahmad. Ausentes: C. C. Tung, Mikio Sasaki, Koji Miyahara, Ernst Frankel, Ma Zehua, y Francis Rooney.

Objetivos estratégicos

Objetivo 1: Incrementar la rentabilidad de la empresa de forma sostenible, para beneficio del país.

Objetivo 2: Expandir la oferta de servicios y productos para aprovechar las oportunidades del mercado.

Objetivo 3: Implementar prácticas de negocios que fortalezcan el buen gobierno corporativo.

Objetivo 4: Administrar eficientemente, en volumen y calidad, el recurso hídrico de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Objetivo 5: Aumentar la productividad mediante la excelencia en el desempeño y el bienestar del recurso humano.

Valores corporativos

Transparencia

Competitividad

Responsabilidad

Honestidad

Lealtad

Confiability

Comisión Ad-hoc

A fin de garantizar la transparencia de la obra de la Ampliación del Canal de Panamá, se estableció la Ley 28 de 2006, la cual crea la Comisión Ad-hoc. Esta comisión se reúne para recibir de primera mano del Ministro para Asuntos del Canal y el Administrador del Canal, los informes de avance de la ejecución del Programa de Ampliación del Canal de Panamá.

La Comisión Ad-hoc está compuesta por siete ciudadanos panameños de diferentes sectores que son: el Órgano Ejecutivo, la Asamblea Nacional de Diputados, el Consejo Nacional de Trabajadores Organizados, el Consejo de Rectores, el Consejo Nacional de la Empresa Privada, clubes cívicos y del Comité Ecuménico de Panamá. La instancia y sus integrantes fueron oficializados mediante Decreto Ejecutivo firmado por el Presidente de la República, en seguimiento de la mencionada ley ratificada en un referéndum.

Con base en la Ley 28, esta comisión se convoca cada tres meses para analizar, evaluar y formular observaciones o recomendaciones sobre el proceso de construcción del tercer juego de esclusas que adelanta el Canal de Panamá. En el 2014 se sostuvieron cuatro reuniones, presididas por el Ministro para Asuntos del Canal, el 13 de febrero, el 21 de mayo, el 31 de julio y el 29 de octubre.



En la foto aparecen de izquierda a derecha: Juan Pablo Fábrega de los clubes cívicos; Javier Cardoze del Consejo Nacional de la Empresa Privada; Marcos Allen del Consejo Nacional de Trabajadores Organizados; Raúl Estripeaut del Órgano Ejecutivo; Walter Smith del Comité Ecuménico, todos integrantes de la Comisión Ad-hoc, e Ilya Marotta, Vicepresidenta Ejecutiva de Ingeniería y Administración de Programas; Jorge L. Quijano, Administrador del Canal de Panamá; Roberto Roy, Ministro para Asuntos del Canal, y Oscar Vallarino, Vicepresidente de Gestión Corporativa, por parte de la ACP.

Canal de Panamá

Papel histórico y actual

El Canal de Panamá es una pieza clave en los flujos del comercio internacional que facilita las exportaciones de distintos países. Desde su apertura en 1914 han transitado más de 1 millón de buques, con una carga total que supera las 9 mil millones de toneladas largas. Esta ruta ofrece muchas ventajas a sus usuarios, particularmente en ahorro en distancia: el recorrido de Guayaquil a Nueva York a través del Canal alcanza 2,848 kilómetros, mientras que por la ruta alterna (Cabo de Hornos), éste se extiende a 10,388 kilómetros. Además de los ahorros de distancia dentro del continente americano, los hay para recorridos más largos como los del este asiático a la costa este de Estados Unidos.

Más allá de las ventajas en distancia, el Canal es el nodo alrededor del cual se ha desarrollado el extenso sector de servicios panameño. Para el país, la exportación de servicios relacionados con la logística ha sido un pilar económico desde sus orígenes, y con una creciente importancia en las décadas y años recientes. Constituye además un valor agregado para los usuarios del Canal. En este sentido, desde la fundación de la República, Panamá ha adoptado varias políticas que obtienen ventaja y añaden valor a su privilegiada geografía, entre las cuales se incluyen: 1) la inexistencia de un banco central y la libre circulación del dólar estadounidense; 2) la ley de sociedades anónimas; 3) la fundación de la Zona Libre de Colón; 4) el establecimiento del centro bancario internacional; y 5) la decisión de ampliar el Canal, aprobada en referéndum nacional.

En la actualidad, aproximadamente el 80 por ciento de la producción nacional se ubica entre las ciudades de Panamá y Colón, y el 60 por ciento de los panameños vive en esta región interoceánica de tránsito. Casi tres cuartos de la actividad económica nacional es de servicios, así como las exportaciones totales. El Canal de Panamá y la mayoría de las actividades que conforman el conglomerado logístico-marítimo se encuentran ubicadas en esta región y tienen un impacto apreciable en la economía nacional. Su operación permite hacer aportes al Estado, incluyendo el proveer de empleo a un gran número de panameños en todo el territorio nacional. Su impacto, sin embargo, es mucho más amplio debido a las siguientes razones:

- Se trata, en su mayoría, de exportaciones de servicios cuyos ingresos provienen de usuarios y clientes. Como tal, es un motor fundamental del crecimiento económico nacional y de la generación de empleos, junto con las inversiones, el uso de tecnologías y la capacitación de su personal.
- Son fuentes directas de actividades económicas

adicionales que dependen del tráfico internacional de carga y pasajeros por vía marítima, tales como las agencias navieras, el combustible para barcos, y los cruceros. Otras están ubicadas en Panamá principalmente por la competitividad internacional que brinda la posición geográfica del país, tales como los puertos, la Zona Libre de Colón, el ferrocarril, zonas logísticas y procesadoras, y el hub aéreo de Tocumen, entre otras.

- Son fuente también para otras actividades vinculadas indirectamente al conglomerado, que se benefician por esta economía dolarizada, incentivos fiscales y/o por leyes especiales (como el registro de la marina mercante, el centro bancario, servicios legales) que en forma creciente, se vinculan económicamente entre sí. Por ejemplo, la Zona Libre de Colón depende en parte del crédito bancario; el tráfico del Canal, los puertos, la Zona Libre y el aeropuerto internacional se complementan entre sí.

Sobre la base de varios estudios de impacto económico, se ha estimado que estas actividades representan aproximadamente 22 por ciento de la producción nacional, incluyen más del 40 por ciento de las exportaciones, generan más del 28 por ciento de los ingresos fiscales y el 25 por ciento del empleo en el país. Unos 200 mil panameños tienen empleo por el efecto de las exportaciones de este conglomerado en la actividad de toda la economía nacional. Por lo tanto, el conglomerado como fuente de exportaciones, es uno de los principales motores de crecimiento económico y de empleo que tiene el país.

Exportaciones como porcentaje del PIB Incluyendo la Zona Libre de Colón (en millones de balboas)

Año	Exportación	PIB*	% del PIB
2000	7,833	11,621	67.4%
2001	7,985	11,808	67.6%
2002	7,593	12,272	61.9%
2003	7,612	12,933	58.9%
2004	8,874	14,719	60.3%
2005	10,607	15,465	68.6%
2006	12,476	17,137	72.8%
2007	14,057	21,122	66.6%
2008	17,221	24,884	69.2%
2009	17,562	25,925	67.7%
2010	18,750	28,814	65.1%
2011	24,099	33,271	72.4%
2012	29,956	36,253	78.9%
2013	29,554	42,648	69.3%

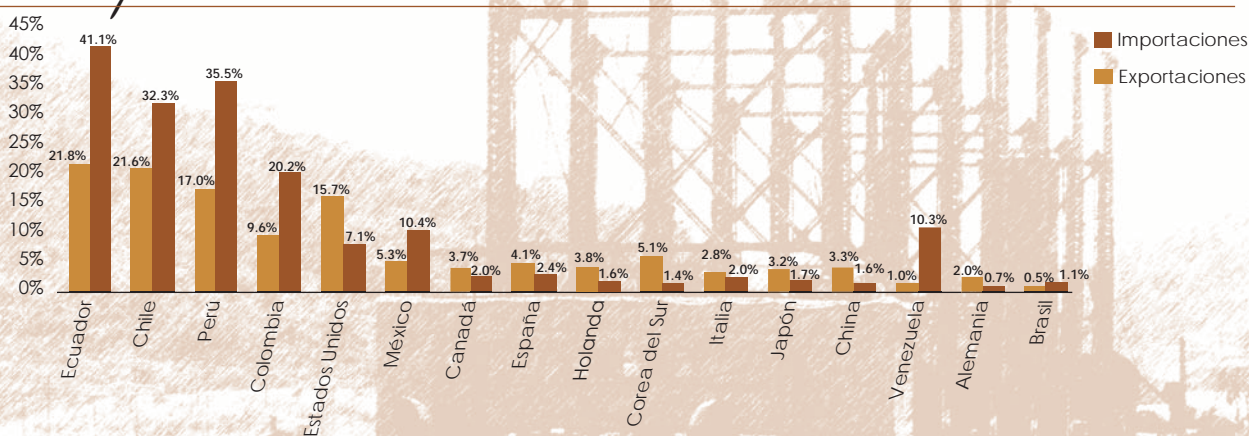
* Nominal

Fuente: ACP con información de INEC

De esta forma, la economía panameña depende mucho de la exportación de servicios. En los últimos 13 años, las exportaciones totales han promediado una participación equivalente a casi el 68 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) del país (incluyendo las re-exportaciones de bienes desde la Zona Libre de Colón). Este crecimiento de las exportaciones es esencial para generar empleo, aumentar los ingresos fiscales para atacar la pobreza y mejorar las oportunidades para todos. De hecho, los periodos de mayor crecimiento de la economía nacional han coincidido precisamente con periodos de mayor exportación. Por ejemplo, en la década de 1960: las exportaciones crecieron en promedio 13 por ciento anual y la economía creció 8 por ciento al año. Entre 1990 y 2000 las exportaciones crecieron en promedio anual a 6.6 por ciento y la economía a 6.7 por ciento, mientras que en la última década las cifras fueron de 10.8 por ciento y 9.2 por ciento, respectivamente.

Por otra parte, el Canal también apoya las exportaciones de otros países a nivel global, ya que ayuda a promover el comercio mundial y, por ende, el desarrollo económico en los mismos. Cabe destacar que el 2.3 por ciento del comercio marítimo internacional transita por el Canal de Panamá.

Importancia relativa del Canal para el comercio marítimo de países seleccionados



Fuente: ACP con información de IHS, julio de 2014

Además, el Canal es ruta primordial para muchos de los productos a nivel global, apoyando directamente al PIB de varias naciones exportadoras. En 2013, el Canal de Panamá registró tránsitos que representaron el 13.9 por ciento del comercio de granos a nivel global, el 6 por ciento de los químicos, y del 3.7 por ciento de la carga confederizada.

Volumen de comercio marítimo mundial que transita por el Canal - año calendario (% del total de toneladas métricas)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Carga Contenerizada	3.9%	3.6%	3.8%	4.2%	3.6%	3.6%	3.6%	3.7%
Granos	18.8%	18.5%	18.4%	15.6%	14.7%	15.2%	14.4%	13.9%
Petróleo y Derivados	0.6%	0.5%	0.5%	0.4%	0.5%	0.6%	0.6%	0.5%
Carbón y Coca	0.7%	0.9%	1.5%	0.9%	1.1%	1.5%	1.3%	1.7%
Minerales y Metales	2.1%	2.0%	2.0%	1.9%	1.8%	1.7%	1.7%	1.6%
Químicos	8.5%	7.4%	7.4%	7.7%	6.6%	6.2%	5.8%	6.0%
Participación del Canal	3.0%	2.8%	2.7%	2.7%	2.5%	2.5%	2.3%	2.3%

Fuente: ACP con información de IHS, julio de 2014

El proyecto de expansión del Canal, que a septiembre de 2014 registró 80 por ciento de avance, supone un cambio de paradigma para el comercio marítimo mundial, empezando por Panamá y los países usuarios del Canal como China, Estados Unidos, Ecuador y Chile, entre otros. Esto resultará en mayores economías de escala en el transporte marítimo ya que permitirá el tránsito de buques más largos y más anchos, con mangas de 49 metros y calado de 15.2 metros.

La ampliación además será un impulso para los otros sectores relacionados indirectamente con el tráfico que se benefician de muchas ventajas que ofrece Panamá. Esta sinergia entre industrias y empresas tiene un efecto multiplicador e incrementa la competitividad del país, y de los países que pueden utilizar el hub de Panamá.



Tráfico del Canal

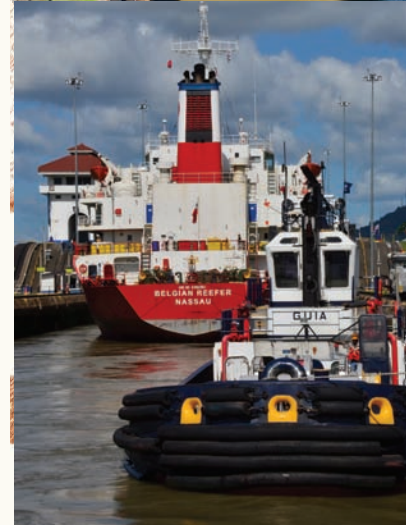


El Canal de Panamá registró un tonelaje de 326.8 millones de toneladas nefas CP/SUAB (Canal de Panamá/Sistema Universal de Arqueo de Buques) durante el año fiscal 2014, reflejando un incremento de 1.9 por ciento en comparación al tonelaje del año anterior. Los ingresos totales en concepto de peajes totalizaron B/. 1,910.2 millones, lo cual representa un aumento de 3.3 por ciento. En cuanto a los tránsitos, hubo una disminución en el orden de 1.3 por ciento, de 13,660 en el año fiscal 2013 a 13,481 en el año fiscal 2014.

Este año fiscal se caracterizó por una mejoría relativa en las economías con buenas expectativas al inicio, que eventualmente se tornó en una desaceleración mixta durante la mayor parte del año. A finales de 2013 se notó una mejoría relativa en Estados Unidos, la eurozona y China, pero todo cambió luego que una ola de frío en los Estados Unidos coartó una expansión en la productividad, lo cual aunado a la volatilidad en los mercados impactó a la eurozona. Además, una reducción en las exportaciones condujo a una desaceleración inesperada en la tasa de crecimiento en China.

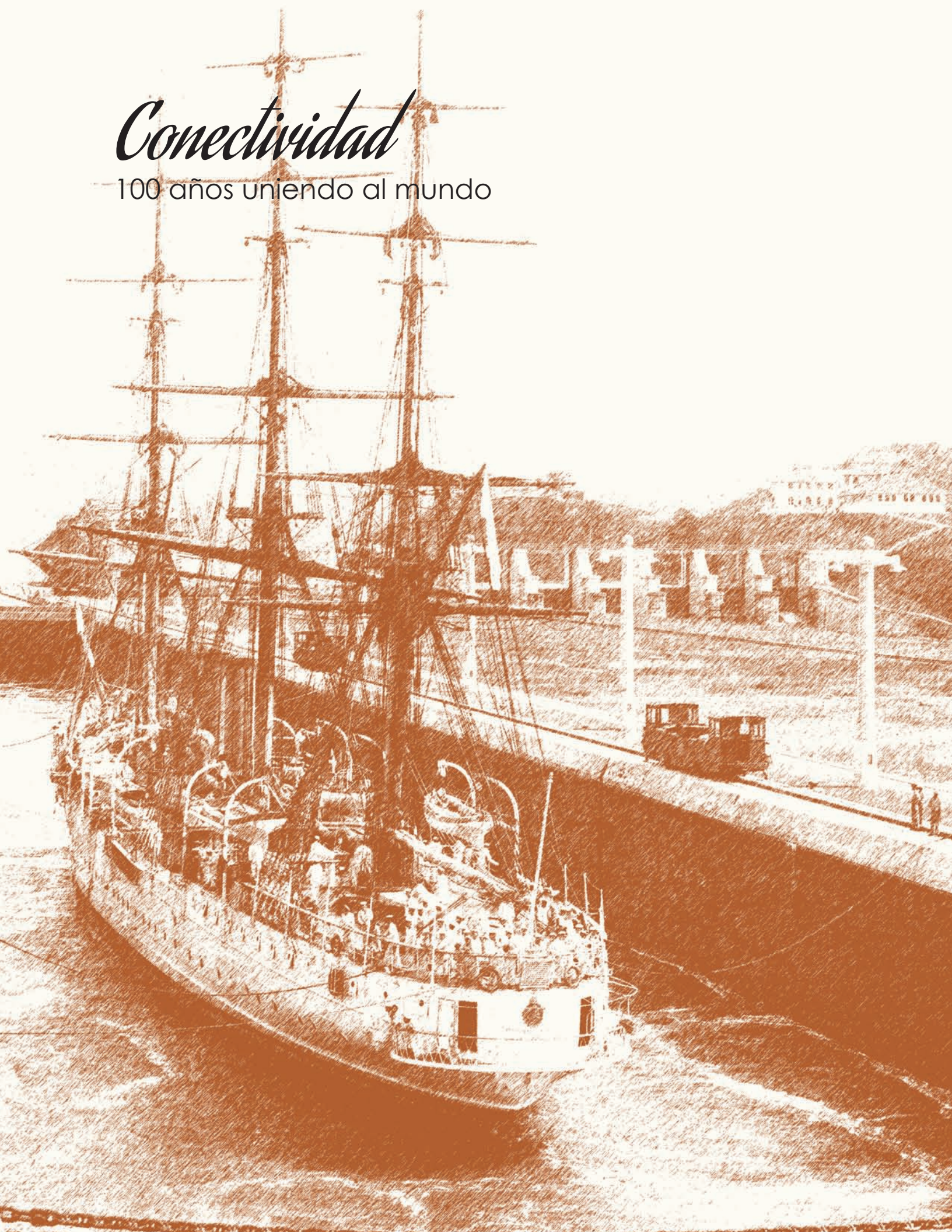
Al inicio de 2014, una ola de frío inesperada limitó una expansión en el consumo y afectó la producción en Estados Unidos. La Reserva Federal ha indicado que durante ese período la economía se contrajo un 6.1 por ciento. No obstante, mejoras en el consumo a partir de marzo impulsaron un repunte económico de 6.7 por ciento que mitigó el impacto de la contracción. El incremento en el consumo impulsó la producción local y mejoró las oportunidades de empleo, reduciendo la tasa de desempleo a 5.9 por ciento en septiembre de 2014.

La economía de la eurozona tuvo un desenvolvimiento macroeconómico mixto desde octubre de 2013. La respuesta del Fondo Monetario Internacional (FMI) y del Banco Central Europeo a la crisis soberana ayudó a reducir la volatilidad en los mercados promoviendo una expansión económica moderada. Esta estabilidad relativa fue marcada por mejoras en los retornos de los bonos soberanos de España. Sin embargo, la desaceleración en Estados Unidos durante el primer trimestre, al igual que en China, impactó significativamente la producción en Alemania y Francia ocasionando una recesión en Italia durante el segundo trimestre. Esta situación ha incrementado la preocupación internacional debido a la importancia de Europa con respecto a la demanda global tanto para Estados Unidos como para Asia.



Conectividad

100 años uniendo al mundo





En Asia, las economías experimentaron una desaceleración, debido en gran parte a una reducción en las exportaciones chinas como resultado de una disminución en la demanda global. El gobierno chino intercedió con programas limitados de estímulos monetarios que incrementaron el ritmo económico colocando el crecimiento para el segundo trimestre en 7.5 por ciento. Esto también ha mermado las expectativas para el comercio global demostrado cuando la Organización Mundial de Comercio (OMC) ajustó su pronóstico de crecimiento para el 2014 a 3.8 por ciento de 4.8 por ciento a principios de año.

Japón, por su parte, mantuvo expectativas positivas que no se veían luego de más de dos décadas de estancamiento económico. A principios del 2014 la economía japonesa creció en 6.7 por ciento como respuesta a que los consumidores salieron a comprar antes de un incremento en los impuestos de 5 por ciento a 8 por ciento en abril. Este crecimiento ayudó a incentivar la producción y el comercio durante el primer trimestre. Sin embargo, como era de esperar, el consumo agregado cayó luego de la implementación del impuesto, causando una desaceleración en el segundo trimestre de 2014. A pesar de esto, la economía mostró un fortalecimiento y la caída del Yen continuó apoyando las exportaciones del país, lo cual augura mejoras para el resto del año.

El 2014 también ha sido un año significativo en cuanto al entorno geopolítico. A principios de año, Rusia se tomó la península de Crimea creando un conflicto entre Estados Unidos, Europa y Rusia que se ha caracterizado por sanciones económicas de ambos bandos. Por otro lado, en el medio oriente, hubo un resurgimiento de un grupo de militantes islámicos Wahabistas que se organizaron bajo la bandera del Estado Islámico de Irak y Siria (ISIS por sus siglas en inglés). Estos militantes han incrementado la inestabilidad regional no solo en Irak y Siria, sino también en Arabia Saudita, Los Emiratos Árabes, Irán, y otros países musulmanes que están siendo

atacados por estos fundamentalistas. Estados Unidos se ha unido a Irán y otros países de la región para tratar de contener su avance, pero todavía los resultados no son claros. Finalmente, en el segundo trimestre se difundió una epidemia de Ébola en África que tiene el potencial de impactar al comercio internacional. El virus de Ébola o fiebre hemorrágica de Ébola, se ha esparcido por varios países de África y recientemente se han dado casos en Estados Unidos y en España. Aunque la respuesta internacional ha sido positiva, las presiones para limitar los contactos ya sean comerciales o de turismo con países como Liberia y Congo se están incrementando y podrían impactar significativamente el comercio de crearse una política de este tipo en Estados Unidos o Europa.

Portacontenedores

El segmento de buques portacontenedores es relativamente joven en la industria marítima, pero su impacto en el comercio mundial es notable. Previo a los contenedores, los buques utilizados para transportar carga general en bultos, eran barcos de carga general cuyas operaciones de carga y descarga requerían de mucho tiempo y personal. Posterior al desarrollo del contenedor, por Malcom McLean a mediados de la década de 1950, los buques portacontenedores revolucionaron la industria marítima con el transporte de carga contenerizada. El Canal de Panamá se ha visto beneficiado por este segmento. Durante los 15 años de administración panameña este segmento ha representado el 23 por ciento de los tránsitos y el 47 por ciento de los peajes del Canal.

El segmento de buques portacontenedores tuvo un desempeño moderado durante el año fiscal 2014. Las cifras de tráfico a través del Canal de Panamá mostraron un descenso en comparación al año fiscal 2013. Se registró un total de 2,891 tránsitos de buques portacontenedores, un volumen de 111 millones de



toneladas CP/SUAB97 y un total de 11.6 millones de TEU ("Twenty-foot Equivalent Unit" por sus siglas en inglés) facturados por capacidad. Estas cifras reflejaron un comportamiento negativo de 6.8 por ciento en tránsitos, 5.6 por ciento en toneladas CP/SUAB97 y 4.2 por ciento en los volúmenes de TEU al ser comparados con el año anterior. Durante este año fiscal, la variación observada en el tonelaje CP/SUAB y en los volúmenes de TEU fue menor que la variación en las cifras de tránsitos debido al incremento en el tamaño promedio de los buques portacontenedores de 3,895 TEU en el 2013, a 4,004 TEU al cierre del año fiscal 2014.

Los ingresos por peajes recaudados por el segmento de buques portacontenedores durante el año fiscal 2014 fueron de B/. 911.4 millones. De este total de ingresos por peajes, un 94 por ciento provino de los TEU facturados por capacidad y un 6 por ciento de los peajes cobrados por TEU cargados y efectivamente transportados a través del Canal de Panamá, los cuales registraron un total de 6.9 millones de TEU al cierre del año fiscal. El segmento de buques portacontenedores aportó 47.8 por ciento del total de ingresos por peajes del Canal de Panamá recaudados durante este año fiscal.

El número de servicios de línea de buques portacontenedores a través de la ruta del Canal de Panamá reflejó varios cambios durante este año fiscal. En este periodo se dio la salida de dos servicios de línea existentes y la entrada de un servicio de línea. El año fiscal 2014 cerró con 29 servicios activos en la ruta del Canal de Panamá.

Carga Refrigerada

El segmento de buques de carga refrigerada registró un total de 999 tránsitos a través del Canal de Panamá, 89,079 TEU transportados sobre cubierta, 9.3 millones de toneladas CP/SUAB y una recaudación de B/.45.4 millones en ingresos por peajes. Debido a que se registraron 111 tránsitos menos que durante el año fiscal

anterior, hubo una disminución en el número de TEU cargados sobre cubierta y en el volumen de toneladas transportadas, de 22.1 por ciento y 9.4 por ciento, respectivamente.

El banano, principal mercadería transportada en buques de carga refrigerada a través del Canal de Panamá, constituyó un 69.4 por ciento del total de toneladas largas de carga en este segmento de mercado. Durante este periodo, los operadores de buques refrigerados convencionales continuaron con poco éxito su estrategia de llevar contenedores sobre cubierta con el fin de competir contra los buques portacontenedores quienes continúan captando carga refrigerada en contenedores a través de sus servicios de línea. La migración de carga percedera a buques portacontenedores continúa siendo la mayor amenaza para el segmento de buques refrigerados convencionales.

Durante el año 2014, Ecuador, uno de los principales países exportadores de mercadería percedera a través del Canal de Panamá, anunció la firma de un tratado de libre comercio con la Unión Europea; sin embargo el mismo no entra en vigencia hasta 2016. Esto les permite a países que no requieren del tránsito por el Canal de Panamá y que cuentan con tratados similares con la Unión Europea, mantener una ventaja hasta que entre en vigencia el tratado.

Graneles Líquidos

Hace 100 años la producción de petróleo y gas de los Estados Unidos se encontraba en un gran auge gracias a importantes descubrimientos de yacimientos convencionales, pero no existía la infraestructura necesaria para transportarlos domésticamente. Es aquí donde el Canal de Panamá se convierte en uno de los eslabones importantes en el desarrollo y crecimiento de esta industria, al iniciarse a partir de 1920 los movimientos de crudo procedente de California con destino a las refinерías del Golfo de México.





Hoy, 100 años más tarde, Estados Unidos se encuentra nuevamente ante el reto de una nueva revolución energética. Ante el descubrimiento y la extracción de petróleo y gas natural de las formaciones de esquisto en Dakota del Norte, Pensilvania y Texas, el Canal de Panamá y su proyecto de ampliación se convierten en pieza fundamental para el transporte de estos productos a los mercados de destino en Asia, Centro y Sur América.

El segmento de graneles líquidos tuvo un buen desempeño en el año fiscal 2014. Este segmento registró 2,353 tránsitos, 51.4 millones de toneladas CP/SUAB y B/.239.7 millones en ingresos por peajes. Su comportamiento fue mixto al compararlo con el año fiscal anterior, ya que presentó una disminución de 4.7 por ciento en tránsitos y 3 por ciento en toneladas CP/SUAB, mientras que los ingresos por peaje aumentaron en 2.9 por ciento.

La carga total transportada durante el año fiscal 2014 registró un incremento de 3 por ciento en comparación con el año fiscal anterior, impulsado principalmente por las exportaciones ecuatorianas de crudo con destino a las refinerías norteamericanas ubicadas en el Golfo de México y del aumento en las exportaciones de gas licuado de petróleo ("LPG" por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos en dirección a la costa oeste de Centro y Sur América. Este aumento en el volumen de carga se reflejó en los tránsitos de buques mayores de 100 pies de manga, los cuales incrementaron 5.2 por ciento al compararlo con el año fiscal 2013.

Con respecto a los buques tanqueros, estos registraron disminuciones de 13.8 por ciento en tránsitos, 12.5 por ciento en toneladas facturables y 5.6 por ciento en ingresos por peaje, debido a la disminución de 44 por ciento en los tránsitos de buques en lastre con mangas de 100 pies o más en dirección norte, al compararlo con el año fiscal anterior.

La reducción en los tránsitos de buques en lastre se

debió a la disminución en las importaciones de gasolina provenientes de Europa¹ con destino a la costa oeste de los Estados Unidos. Adicionalmente, las mayores tasas de alquiler de buques Panamax utilizados para transportar diésel en el arbitraje entre Estados Unidos con destino a la costa noreste de Europa contribuyeron a la disminución en los tránsitos de buques cargados y en lastre a través del Canal².

En lo que respecta a la carga transportada en buques tanqueros, esta presentó un aumento de 5.8 por ciento en comparación con el año fiscal anterior, incrementando en 3.2 por ciento los tránsitos de buques cargados con rangos de manga de 100 pies o más.

El petróleo crudo fue el producto que mayor crecimiento registró durante el año fiscal 2014, principalmente en el flujo procedente de Ecuador con destino al Golfo de México, el cual experimentó un aumento de 32 por ciento en comparación con el año fiscal anterior.

El incremento en las exportaciones de petróleo crudo de Ecuador en el año fiscal 2014 está relacionado con la estrategia de la estatal Petroecuador de vender en el mercado ocasional o "spot" cargamentos de crudo con descuentos en el precio por barril, el cual está indexado al WTI (West Texas Intermediate). Tradicionalmente, Petroecuador vende la mayor parte de su crudo a Petrochina, pero en ocasiones realiza licitaciones para vender el crudo en el mercado abierto.

Los crudos ecuatorianos Napo y Oriente tienen mucha demanda por parte de las refinerías norteamericanas por ser óptimos para combinarse con los crudos livianos extraídos de los yacimientos de petróleo de esquisto de los Estados Unidos³.

¹ Europe awash with gasoline as shipments to U.S. at decade low, Reuters, October 2013.

² Increased flows on LR vessels lead to USGC-NWE MR tanker rates bottoming out, Platts, June 2014.

³ Repsol, BP and Mitsubishi win tenders to buy Ecuador crudes, Reuters, May 2014.



En lo que respecta a los buques quimiqueros, estos presentaron cifras mixtas al mostrar disminuciones de 4 por ciento en tránsitos y 2 por ciento en toneladas facturables, mientras que los ingresos por peajes incrementaron 3.3 por ciento al compararlo con el año fiscal 2013. Este comportamiento se debió a un aumento en el tamaño promedio de los buques con rangos de manga de 80 a 99 pies y de 100 pies o más.

La carga de los buques quimiqueros disminuyó un 0.5 por ciento en el 2014 comparado con el año fiscal anterior. Los productos que registraron mayor disminución fueron los petroquímicos misceláneos, principalmente los xilenos mixtos con origen en el Golfo de México con destino a Corea del Sur y China.

La disminución de las exportaciones de xilenos mixtos desde el Golfo de México en el año fiscal 2014, está relacionada con la reducción de la producción en los Estados Unidos, lo cual aumentó los precios de este producto y desincentivó las exportaciones hacia Corea del Sur⁴, las cuales cayeron un 28 por ciento en el volumen de carga transportada a través del Canal, principalmente en buques de 100 pies o más de manga.

Es importante mencionar que uno de los productos resultantes de la extracción del gas de esquisto es el etano, que es utilizado en reemplazo de los xilenos mixtos como materia prima para la producción de petroquímicos.

Por su parte, los buques gaseros registraron indicadores de tráfico excelentes, con un incremento en tránsitos de 14.1 por ciento, 24 por ciento en toneladas facturables y 29.6 por ciento en ingresos por peajes. Este notable desempeño de los buques gaseros fue impulsado por el aumento en los tránsitos de buques de 100 pies o más de manga con respecto al año fiscal 2013.

La carga transportada en buques gaseros a través del Canal durante el año fiscal 2014 mostró un incremento de 24.5 por ciento respecto al año fiscal anterior, impulsado por el aumento en las exportaciones de propano y butano originadas en el Golfo de México. Es importante mencionar que los volúmenes de butano y propano disponibles para la exportación, son el resultado de la extracción de estos productos de las formaciones de esquisto en los Estados Unidos.

Además, el inicio de operaciones de las nuevas terminales de exportación de LPG de las empresas Targa y Enterprise ubicadas en Houston, Texas, impulsaron las exportaciones de LPG desde ese país con destino a Ecuador, Chile y Guatemala, aumentando los tránsitos de buques gaseros de 100 pies o más de manga a través del Canal.

Por otra parte, se han identificado operaciones de trasiego de LPG de buque a buque en las costas del Atlántico y Pacífico de Panamá. La operación de trasiego en el Atlántico se realiza con un buque VLGC⁵ cargado con propano procedente de Houston, el cual transfiere carga a un gasero Panamax emplazado en las rutas con destino a Guatemala, Ecuador y Chile⁶. El buque Panamax transita cargado por el Canal para posteriormente regresar en lastre a reabastecerse.

En el Pacífico, la operación de trasiego se lleva a cabo utilizando un buque Panamax procedente de Houston cargado con LPG, el cual transita por el Canal y transfiere su carga a un VLGC que se encuentra anclado en el Pacífico. Una vez cargado, el VLGC inicia su travesía con destino a Japón, para luego regresar a la costa del Pacífico panameño y repetir la operación.

⁴ Platts, *US shale boom impacts Asian Petrochemicals*, May 13, 2014.

⁵ Very Large Gas Carrier – Post-Panamax.

⁶ Investigación de Mercado, *Segmento de Graneles Líquidos de la ACP*, septiembre 2014.





Graneleros

Los buques graneleros, el segundo segmento más importante para el Canal de Panamá, registraron un total de 112 millones de toneladas largas en el año fiscal 2014, un incremento de 19.6 por ciento con respecto a la carga en el año fiscal 2013. Se registró 3,339 tránsitos y 86 millones de toneladas CP/SUAB, lo cual representó aumentos de 15 por ciento y 18.2 por ciento, respectivamente. Los ingresos por peajes aumentaron en un 27.2 por ciento con respecto al año fiscal 2013 como resultado tanto del mayor volumen como del incremento en las tarifas de peajes que entró a regir el 1 de octubre de 2013. Es importante resaltar que los totales de carga, toneladas CP/SUAB e ingresos por peajes registrados en el año fiscal 2014 son niveles récord para el segmento como resultado de los flujos récord de granos y sal durante el año fiscal. En cuanto al número de tránsitos y hasta el año fiscal 2002, los buques graneleros ocuparon la primera posición de importancia por el Canal, seguidos por los portacontenedores y los buques refrigerados. Desde entonces, fueron superados por los buques portacontenedores.

Los granos, principal mercadería del segmento, marcaron la cifra récord de 47.7 millones de toneladas largas en el año fiscal 2014, un incremento de 49.7 por ciento con respecto a 31.8 millones de toneladas largas registradas en el año fiscal 2013⁷. Este incremento en los movimientos de granos se debió principalmente a los flujos récord de frijol de soya y sorgo desde la costa este de los Estados Unidos a China, y a los fuertes flujos de maíz con destino al Japón, China y diversos destinos en la costa oeste de Centro y Suramérica desde la costa este de los Estados Unidos. El año fiscal 2014 se caracterizó por las excelentes cosechas de frijol de soya y maíz en los Estados Unidos, luego de que en el año anterior la

producción de granos fuera afectada significativamente por una sequía. China se ha convertido en un jugador importante en el mercado global de granos.

Los flujos de minerales y metales aumentaron un 6.4 por ciento como resultado del incremento del metal de hierro desde Corea del Sur y Japón con destino a la costa este de los Estados Unidos y del mineral de cobre desde la costa oeste de Suramérica a Europa. Igualmente, es importante destacar los niveles récord de los embarques de sal desde Chile y México con destino a la costa este de los Estados Unidos por el Canal de Panamá, los cuales superaron los 8 millones de toneladas largas en el año fiscal 2014⁸.

Por otra parte, los flujos de carbón y coque disminuyeron 11.5 por ciento como consecuencia principalmente de los menores movimientos de carbón térmico de la costa Atlántica de Colombia con destino a Chile. Ello obedece en parte al cierre temporal de Puerto Drummond por no contar con un sistema de carga directo de carbón en su puerto⁹, y a la menor demanda de carbón en Chile para la generación eléctrica por la disponibilidad de fuentes alternas tales como la generación térmica a gas e hidroeléctrica¹⁰.

En el futuro cercano se espera que el segmento de graneles secos continúe su contribución con el tráfico por el Canal de Panamá en cuanto a ingresos por peajes y toneladas de carga. Dependiendo del comercio de granos desde la costa este de los Estados Unidos, impactado por los niveles de las cosechas y la creciente demanda de alimentos en Asia, especialmente en China, este segmento seguirá siendo uno de los principales por la ruta del Canal de Panamá. El frijol de soya de los Estados Unidos con destino a China, en

⁷ Según Datawarehouse – Base de datos corporativa de la ACP.
⁸ Idem. Sal utilizada principalmente para el deshiele de carreteras.
⁹ Drummond reanuda operaciones portuarias con inversión de \$360 millones en moderno sistema de cargue directo, 1 de abril 2014. El Informador.
¹⁰ Generación eléctrica en Chile sube 3.1 por ciento en mayo: Gobierno, Reuters, 30 de junio 2014.



competencia con la producción de Brasil y Argentina, continuará siendo uno de los principales flujos del Canal.

En general, dependiendo de la demanda de las economías relevantes para el Canal de Panamá, incluyendo a Estados Unidos, China, Chile y Japón, las demandas de carbón, metales y minerales serán importantes contribuyentes para el segmento. El nivel de actividad industrial y la demanda de energía serán los principales factores para el segmento, considerado uno de los barómetros del comercio marítimo internacional.

Portavehículos y RoRo

El segmento de buques portavehículos y RoRo ha evolucionado considerablemente durante los cien años del Canal de Panamá.

Desde el inicio de las operaciones del Canal en 1914 hasta 1950, la mercadería de automóviles no era transportada por vía marítima. No fue hasta el inicio de la década de 1950 en donde surgió el mercado para exportar vehículos vía marítima. En ese entonces los automóviles eran cargados y descargados del buque uno por uno utilizando grúas, aproximadamente 15 vehículos por hora, parecido al sistema actual que utilizan algunos buques de carga general. Estos vehículos eran transportados en buques de servicio regular principalmente con carga general, por lo que se estima que ya en 1955 algunos vehículos estaban siendo transportados por el Canal dado que en ese año se registraron 6,654 tránsitos de buques de carga general.

A mediados de la década de 1960, el transporte de vehículos entre Estados Unidos y Europa aumentó significativamente y los exportadores empezaron a exigir una mejor calidad de servicio, lo que conllevó al diseño y construcción de buques "Pure Car Carriers" (PCC), utilizando la tecnología roll-on/roll-off (Ro/Ro) desarrollada durante la Segunda Guerra Mundial. Estos buques fueron diseñados para transportar exclusivamente automóviles y tenían la capacidad

de cargar 250 vehículos por hora, que al compararlo a los 15 vehículos por hora que se cargaba con el sistema de grúa anterior, representa una diferencia importante. A finales de la década de 1970, la industria marítima introdujo el concepto de buque "Pure Car and TruckCarrier" (PTC), parecido al PCC pero diseñado para transportar automóviles, camiones, buses, equipo de construcción y equipo agrícola. Para el año fiscal 1985, el Canal de Panamá registró 844 tránsitos de buques portavehículos (Pure Car Carrier y Pure Car and TruckCarrier) con un CP/SUAB promedio de treinta tres mil toneladas, y treinta años después, durante el año fiscal 2014, el segmento de buques portavehículos y RoRo registró 815 tránsitos. A pesar de que el número de tránsitos disminuyó, el tamaño promedio del buque aumentó en un 69.3 por ciento, alcanzando 56,241 toneladas CP/SUAB.

En general, el segmento de buques portavehículos y RoRo tuvo un buen desempeño durante el año fiscal 2014, en donde los indicadores de tráfico a través del Canal de Panamá mostraron resultados positivos en comparación a lo registrado durante el año fiscal 2013.

Al cierre del año fiscal 2014 el segmento reportó un total de 815 tránsitos y 45.8 millones de toneladas facturadas. Estas cifras reflejan un incremento de 6.4 por ciento y 6.7 por ciento, respectivamente en comparación al año fiscal 2013. Del total de tránsitos registrados en el año fiscal 2014, el 93.4 por ciento pertenece a la categoría de 100 pies o más de manga. Por su parte, los ingresos por peajes recaudados por el segmento representaron B/.191.1 millones, un aumento de 6.5 por ciento con respecto al año fiscal 2013. Esta variación positiva en los ingresos se debió a un incremento en el volumen de tráfico.

Por su parte, el nivel de carga transportada por el Canal de Panamá aumentó en comparación al año fiscal 2013. El segmento registró 4.6 millones de toneladas largas en el año fiscal 2014, un incremento por el orden de 4.6 por ciento con respecto a las 4.4 millones de toneladas largas





registradas en el año fiscal anterior. Esta alza se debió principalmente a un incremento en las exportaciones desde Japón, Corea del Sur, México, Alemania y el Reino Unido hacia los Estados Unidos (costa este y costa oeste) debido a una fuerte demanda de los consumidores estadounidenses.

La principal ruta comercial para el Canal, Japón – costa este de Estados Unidos, registró 1 millón de toneladas largas de carga, un incremento por el orden de 9.8 por ciento en comparación al año fiscal anterior. Por su parte, la ruta Europa (Alemania/Reino Unido) – costa oeste de Estados Unidos registró 0.6 millones de toneladas largas, 0.1 millones de toneladas largas adicionales con respecto al mismo periodo del año anterior. La ruta costa oeste de México hacia la costa este de Estados Unidos se ha convertido en la tercera ruta más importante para el segmento, dado que se transportaron 0.6 millones de toneladas largas vía el Canal, 0.4 millones de toneladas largas adicionales en comparación al año fiscal 2013.

Este aumento significativo se debe a la estrategia de empresas japonesas de fabricar los vehículos lo más cercano posible al mercado final, la cual ha acentuado el transporte marítimo de corta distancia entre los países del bloque regional de las Américas. Por último, la ruta Corea del Sur hacia la costa este de Estados Unidos registró 0.3 millones de toneladas largas, un incremento por el orden de 22 por ciento en comparación al año fiscal anterior.

El transporte marítimo de vehículos terminados se encuentra enfrentando cambios estructurales a nivel mundial debido a una expansión en las exportaciones desde los Estados Unidos, México y Sureste de Asia. En el pasado, las principales rutas marítimas eran desde Japón/Corea del Sur hacia la costa este de Estados Unidos, y Europa hacia la costa oeste de Estados Unidos con servicios lineales. En la actualidad, una mayor cantidad de países se encuentran produciendo para abastecer la demanda mundial. Entre estos países se encuentra Tailandia, México, China, Sudáfrica, entre

otros. Los fabricantes de autos tienen como estrategia abastecer la demanda local con producción local y/o regional, y a su vez, obtener la flexibilidad de producir el mismo modelo de auto en diferentes países para responder a las fluctuaciones en las divisas y encontrar la mezcla óptima de lugar de producción y lugar de venta para maximizar ingresos.

El Canal de Panamá en el futuro enfrentará cambios en los patrones de comercio en esta industria, a medida que los fabricantes de automóviles reubiquen la fabricación a sitios más cercanos al consumidor. Se estima que los embarques provenientes de Japón disminuirán gradualmente a medida que se establezcan nuevas plantas de fabricación en México. Por otro lado, se espera que aumenten las exportaciones a México y países vecinos, provenientes de otras fábricas nuevas en los Estados Unidos.

El cambio en los centros de producción ha impactado y continuará impactando significativamente a la industria marítima, creando rutas no tradicionales e introduciendo retos y oportunidades.

Pasajeros

Desde el 8 de junio de 1914, fecha en que transitó el primer buque de pasajeros, M/S Alliance, el Canal de Panamá ha formado parte de la evolución de la industria de cruceros.

Se considera que entre 1918 y 1939 se concibió el concepto de cruceros marítimos turísticos, aunque exclusivo para la clase media alta y alta. Durante este periodo, empresas como Cunard Line y Pacific Steam Navigation con los buques Laconia y Reina del Pacífico utilizaron la vía interoceánica para realizar travesías alrededor del mundo y de 25 días, respectivamente. En los Estados Unidos, durante la época de la Ley Seca, los buques Mauretania y Berengaria de Cunard Line, ofrecían las populares travesías conocidas como



“cruceros a ninguna parte”, que permitían a los estadounidenses romper la prohibición fuera de las aguas territoriales (1920-1933).

Durante la Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945), la mayor parte de los buques estaban dedicados al transporte de tropas u otros servicios logísticos; por ende, la industria del crucero era inexistente. Al final de la guerra en 1945, la gran mayoría de los barcos habían sido hundidos o se encontraban gravemente averiados. Ante esta situación, la industria de cruceros no se reanudó hasta la década de 1950. Entre las navieras que reanudaron su actividad se encontraban Cunard Lines, Canadian Pacific, Panama Line, y P&O, por mencionar algunas. Durante este periodo Panama Line, ofrecía viajes de dos semanas desde Nueva York a la Zona del Canal con sus tres buques Ancón, Cristóbal y Panamá. Para el año 1955, el Canal contabilizó 312 tránsitos de buques de pasajeros, e ingresos por el orden de los 1.9 millones de dólares.

A partir de 1960 la industria de cruceros experimentó un tremendo auge debido a la nueva estrategia de ofrecer precios muchos más accesibles con buques de mayor capacidad, dirigidos al segmento de clase media. Entre 1960 y 2001 tanto la oferta como la demanda se han multiplicado varias veces, con un crecimiento anual promedio del 8 por ciento.

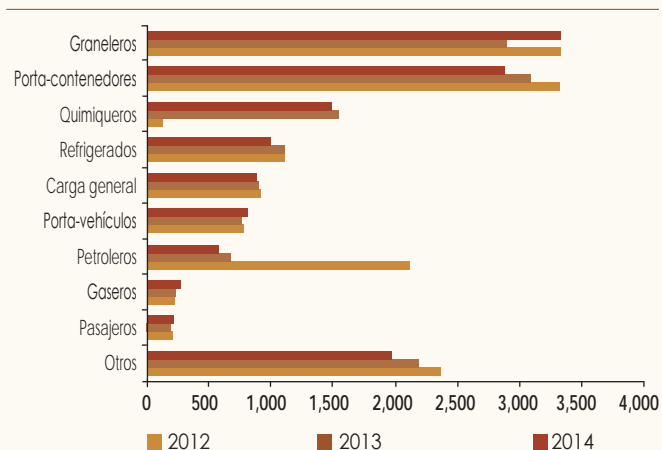
En el periodo de transferencia del Canal en el año 1999 y hasta el año fiscal 2003, los tránsitos disminuyeron en un 32 por ciento, pasando de 299 a 204, para posteriormente en el año fiscal 2004 registrar un incremento del 26 por ciento en tránsitos, con ingresos superiores a los B/.31 millones de balboas. En los últimos 10 años, es decir, desde el año fiscal 2005 hasta el año fiscal 2014, el tránsito promedio ha oscilado en los 222 tránsitos, y el buque promedio se ha mantenido en las 43,439 toneladas CP/SUAB. Es importante mencionar que a partir del año fiscal 2008, se incorpora al cobro por tonelada CP/SUAB y por litera, lo cual permitió al Canal adecuarse a los requerimientos de la industria de cruceros. Desde esa fecha hasta la actualidad (año fiscal 2014), el cobro por literas ha representado más del 83 por ciento del ingreso del segmento.

Durante esta temporada de cruceros 2013-2014, el tráfico de buques de pasajeros experimentó un desempeño modesto. El segmento reportó un total de 218 tránsitos (178 completos y 40 parciales), 12 tránsitos por encima de los 206 del año fiscal anterior (171 completos y 35 parciales). Por su parte, el número de pasajeros registrados estuvo en el orden de los 234,865, un 4.2 por ciento por encima de los 225,367 registrados durante el año fiscal 2013. Con respecto a los ingresos, se recaudó B/.40.7 millones en peajes, lo cual representó una variación positiva de 3.4 por ciento con relación a los B/.39.4 millones del año fiscal 2013.

Durante el año fiscal 2014, los buques que pagan por litera representaron el 88.8 por ciento del ingreso total del segmento, registrando 270,369 literas facturables, un aumento por el orden de 5.4 por ciento o 13,937 literas en comparación al año anterior. Por su parte, los buques que pagan por tonelaje facturable, el cual representó para este año fiscal el 11.2 por ciento de los ingresos del segmento y el 47.2 por ciento de los tránsitos, registraron 1 millón de toneladas CP/SUAB, un 12.6 por ciento por debajo del tonelaje registrado durante la temporada de cruceros 2012-2013.

A lo largo de esta temporada, líneas de cruceros como Princess Cruises, Holland America Line, Celebrity Cruises y Norwegian Cruise, entre otras, incluyeron al Canal de Panamá en sus itinerarios. Al igual que en temporadas anteriores, el Canal de Panamá registró tránsitos inaugurales de cruceros que incluyeron este destino en sus itinerarios. Tal fue el caso del Carnival Legend el cual transitó el 22 de agosto de 2014.

Tránsitos por segmento de mercado

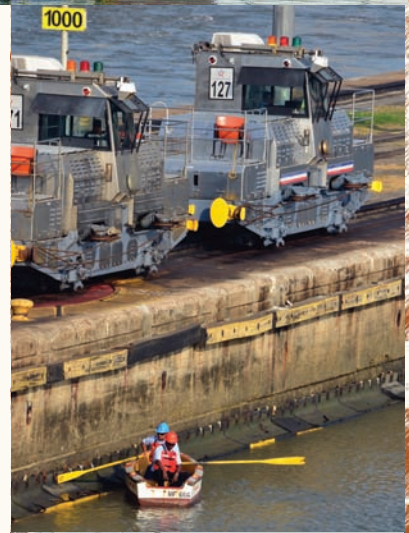




Para el año fiscal 2014 se registraron dos nuevos records de tránsitos. El primero lo constituyen los 7,379 buques Panamax (manga igual o mayor a 100 pies) que transitaron este año, superando por 138 el record anterior de 7,241 buques, establecido en el año fiscal 2012. Visto de otra forma, el porcentaje de buques Panamax que transitaron este año (61.72 por ciento) superó el récord anterior (58.41 por ciento) establecido en el año fiscal 2013. El segundo record registrado fue el del número de buques con calado mayor o igual a 38 pies, que fue de 3,161 buques, superando por 437 el record anterior de 2,724 buques, establecido en el año fiscal 2012. Cabe resaltar que con 8,467 buques de tamaño súper (manga igual o mayor a 91 pies) quedamos a 12 buques de igualar el record de buques de este mismo tamaño establecido en el año fiscal 2012, que es de 8,479.

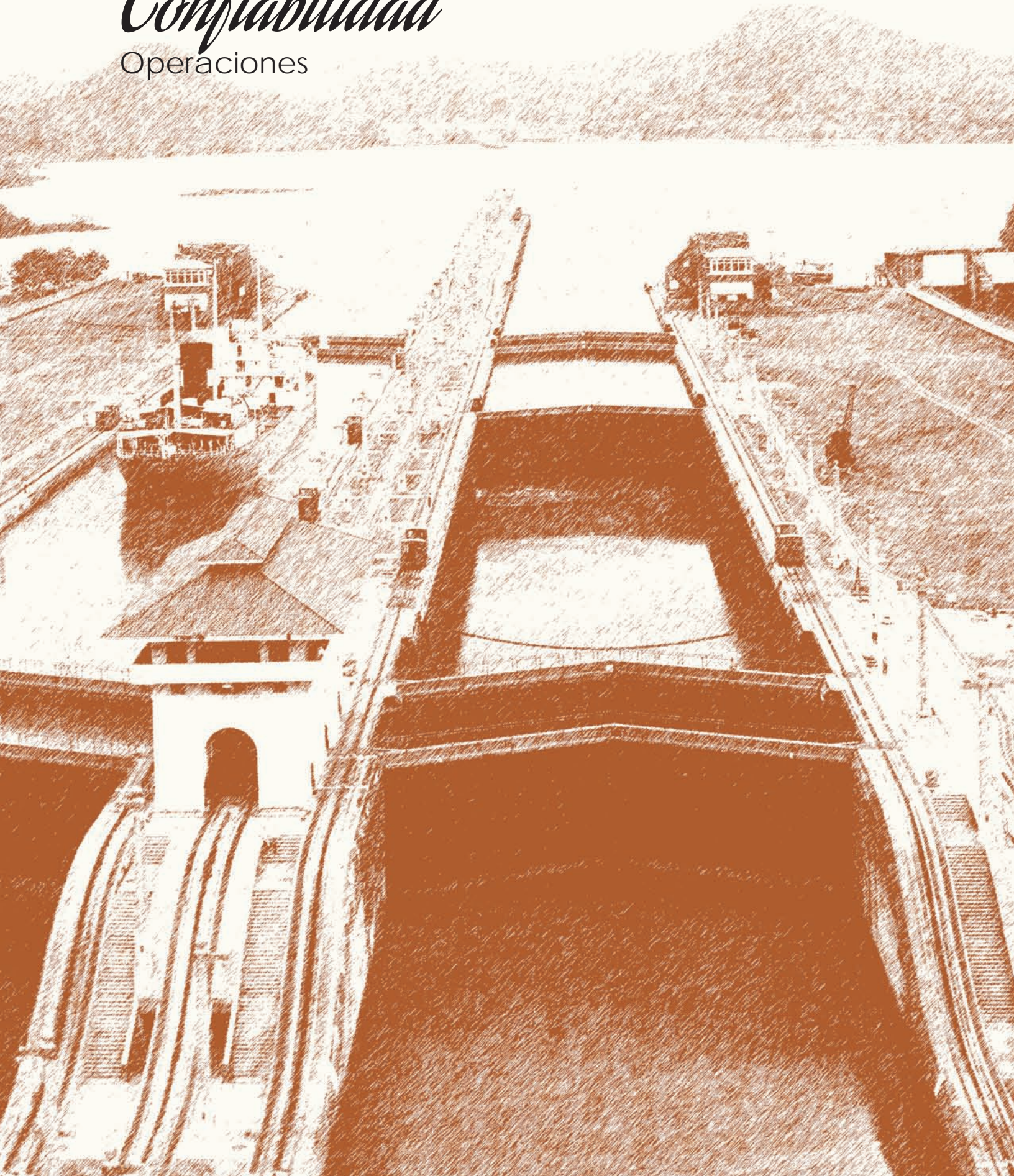
Como parte de la celebración del centenario del Canal, se llevó a cabo el segundo Congreso Internacional de Mantenimiento, del 27 al 29 de agosto del 2014, en el que expusieron 26 expertos internacionales de Europa, Canadá, Estados Unidos y América Latina, además del Canal de Panamá. Cuarenta y seis empresas exhibieron, compartieron, e intercambiaron técnicas y conocimientos en el área de mantenimiento con cerca de 400 participantes. Igualmente, se organizó el 23º Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos (MAIIF), en conjunto con la Autoridad Marítima de Panamá, el cual se llevó a cabo del 27 de julio al 1 de agosto de 2014, con la participación de 45 delegados de 40 países. Este foro permitió compartir información y experiencias con investigadores de otros países del mundo.

Se coordinó el manejo efectivo en la operación del Canal y con los entes del Estado para la custodia del Buque Chong Chon Gang y la justificación de las medidas para su sanción por carga no declarada. Además, se fortaleció el apoyo a instituciones gubernamentales, mediante la firma de un acuerdo con el Cuerpo de Bomberos de Panamá y el apoyo brindado durante varias respuestas a emergencias de incendios en la ciudad de Panamá.



Confiabilidad

Operaciones





Desempeño

en la prestación de servicios

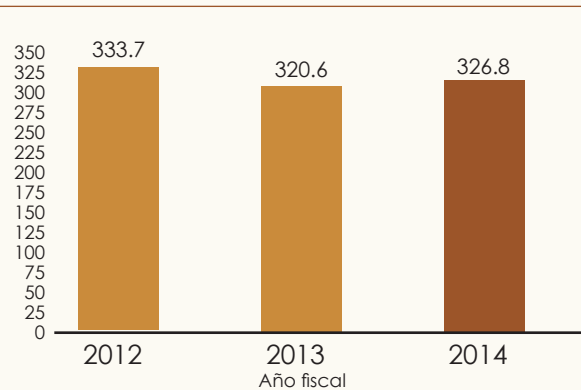
Este período cerró con un nivel de servicio del 81.66 por ciento, por debajo de la meta de 85.5 por ciento para este año fiscal. Este indicador mide el porcentaje de toneladas CP/SUAB97 que cumplen con la expectativa de tiempo en aguas del Canal (TAC) para cada segmento de mercado. Este resultado se afectó principalmente por el aumento de buques con calado de 36 pies o más (4,353 comparado a 3,870); al aumento de buques tamaño Panamax (7,379 comparado a 7,035) y, especialmente, a la cantidad de buques retrasados a causa de la neblina (428 comparado a 307). Los segmentos de mercado con los más altos niveles de servicio fueron: pasajeros (98.62 por ciento), contenedores (95.85 por ciento), y gaseros (87.31 por ciento). Por su parte, el nivel del servicio para buques sin reservación fue de 50.9 por ciento, por encima de la meta de 44 por ciento, logrado a pesar del alto uso del sistema de reservaciones (41.65 por ciento en el año fiscal 2013 comparado a 55.91 por ciento en el año fiscal 2014).

Se registraron 326.8 millones de Toneladas CP/SUAB97, 6.2 millones de toneladas más que el año fiscal 2013, con un costo operativo por tonelada de B/.1.27, superando la meta establecida de B/.1.36. Además, los ingresos totales, que incluye peajes y otros servicios marítimos, fueron de B/.2,322 millones, un aumento de 4.5 por ciento comparado con el año fiscal 2013, principalmente debido a un incremento en tonelaje y en la venta de cupos de reservaciones.

Transitaron 11,956 buques de alto calado (no incluye las embarcaciones pequeñas), una disminución de 89 buques o 0.74 por ciento con respecto al año fiscal 2013

Tránsitos

(en millones de toneladas CP/SUAB)

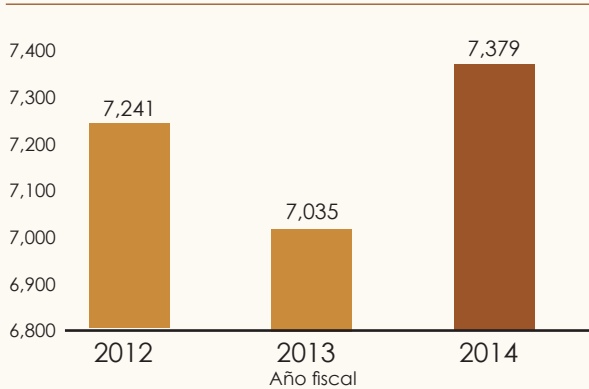


(12,045). De éstos, 8,467 fueron buques tamaño Súper (manga igual o mayor a 91 pies), 278 tránsitos más que el año fiscal 2013 (3.39 por ciento); mientras que 3,489 fueron buques tamaño regular (manga menor a 91





Tránsitos buques panamax



pies), una disminución de 367 tránsitos (10.52 por ciento) comparado con el año fiscal 2013 (3,856 tránsitos). Las embarcaciones pequeñas tuvieron una reducción de 90 tránsitos (de 1,615 a 1,525) ó 5.9 por ciento con respecto al año fiscal 2013. El total de tránsitos, incluyendo las embarcaciones pequeñas, disminuyó en 179 (de 13,660 a 13,481) comparado con el año fiscal 2013. En cuanto a buques tamaño Panamax (manga igual o mayor a 100 pies), transitaron 7,379, un incremento de 344 tránsitos (4.89 por ciento) comparado con el año fiscal 2013 (7,035). El mayor aumento se registró en el segmento de graneleros (+436). El tránsito de buques Panamax representó el 61.72 por ciento de tránsitos de alto calado, un aumento del 3.31 por ciento comparado con el 58.41 por ciento del año fiscal 2013, lo cual indica que la mezcla de buques requirió mayor cantidad de recursos por tratarse de buques de mayor tamaño y tonelaje.

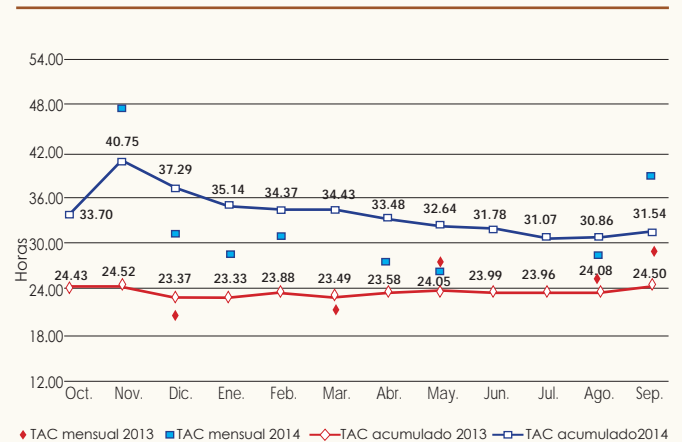
El porcentaje de la utilización de los cupos de reservación de tránsito aumentó 18.07 por ciento comparado con el año fiscal 2013 (de 57.35 por ciento a 75.42 por ciento). Un total de 95 buques reservaron a través del sistema de subasta, 74 más comparado con el año fiscal 2013.

Tiempo en aguas del Canal (TAC)

El tiempo en aguas del Canal (TAC), la suma del tiempo de tránsito del buque medido desde el momento en que declara su disponibilidad para transitar hasta que finaliza su tránsito, registró un promedio de 31.54 horas, siete horas por encima del promedio del año fiscal 2013 (24.5 horas), debido principalmente a la cantidad de buques retrasados a causa de la neblina (428 comparado a 307), al aumento de buques con calado de 36 pies o más (4,353 comparado a 3,870) y al aumento de buques tamaño Panamax (7,379 comparado a 7,035). El promedio del TAC para buques con reservación fue de 16.73 horas, 2.36 horas por encima de las 14.37 horas del año fiscal 2013, y para los buques sin reservación, de 51.53 horas, 19.58 horas por encima de las 31.95 horas del año fiscal 2013.

Tiempo en aguas del Canal (TAC)

Promedio mensual y acumulado 2014 vs. 2013





Tiempo

en tránsito (TET)

El tiempo en tránsito (TET), el tiempo transcurrido desde que el barco ingresa a la primera esclusa hasta que sale de la última, registró un promedio de 12.15 horas al cierre del año fiscal 2014, un incremento de 12.70 por ciento sobre las 10.78 horas del año fiscal 2013. Este promedio se vio afectado principalmente por: la cantidad de buques retrasados por la niebla, la cual fue particularmente alta en el primer trimestre del año (71 días de neblina que afectaron a 428 buques); el aumento de buques con calado de 36 pies o más (4,353 comparado a 3,870); el aumento de buques tamaño Panamax (7,379 comparado a 7,035) y, en consecuencia, al incremento en la utilización de los cupos de reservación (56.7 por ciento de buques reservados), ya que para cumplir con el compromiso de TET de 18 horas para los buques con reservación, se afecta negativamente el TET de los

buques sin reservación, los cuales deben hacer paradas en las estaciones de amarre y anclajes, para dar paso a los buques con reservación. Se registró, además, un aumento de 255 horas de mantenimiento programado (698 horas) durante el año fiscal 2014, con respecto al año fiscal 2013 (443 horas), durante los cierres de vías, que para este propósito se realizaron en las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores.

Servicios

de dragado como parte de las operaciones

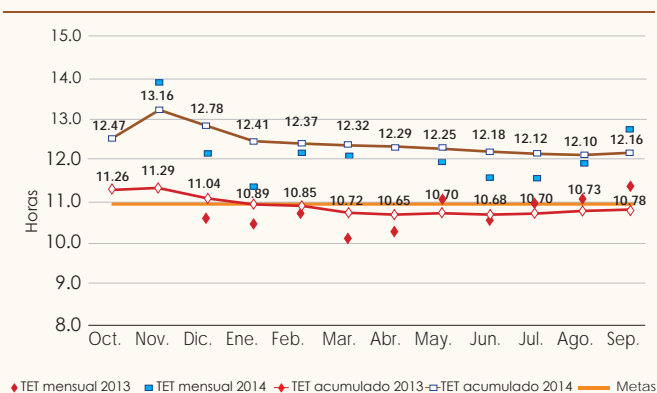
En este periodo, los equipos de dragado trabajaron principalmente en los proyectos de enderezamiento y ensanche del corte Culebra a 218 metros, dragado del lago Gatún para la Ampliación del Canal y el ensanche a 300 metros de las bordadas de Chagres Crossing y Gamboa.

El proyecto de ensanche del corte Culebra alcanzó un avance global de 99.2 por ciento, que incluye el dragado de 621,258 metros cúbicos, la instalación de torres de enfilamiento, la instalación de luces de banco, la construcción de una caseta y una torre de comunicaciones. Por su parte, el proyecto de dragado del lago Gatún, componente del Programa de Ampliación, alcanzó un avance de 92 por ciento, aceptándose siete entregables equivalentes a siete kilómetros de una vía del Canal y la entrega de la bordada de Juan Grande.

Para garantizar el tránsito de embarcaciones durante el período de niveles críticos del lago Gatún se removieron sedimentos en la aproximación a la Esclusa de Pedro Miguel. Una empresa contratista dragó 1.4 millones de metros cúbicos de sedimentos acumulados en las bordadas de aproximación de Miraflores y Balboa,

Tiempo en tránsito (TET)

Promedio Mensual y Acumulado 2014 vs. 2013



por un total de B/.12.5 millones. Además, se culminó la remoción de los restos del naufragio ocurrido en la entrada atlántica al norte del rompeolas.

Desarrollo

de infraestructuras

Se iniciaron los proyectos de ensanche a 300 metros de la entrada del Pacífico, para lo cual será necesario dragar unos 4.8 millones de metros cúbicos a ambos lados del Canal; ensanche de las bordadas al norte de Bas Obispo (norte del corte Culebra) a 300 metros; adecuación de la estación de amarre de Gamboa, de forma que se pueda acodar un buque NeoPanamax en este lugar; y la habilitación de un nuevo fondeadero en Peña Blanca en el lago Gatún, el cual incluye la remoción de troncos sumergidos y el dragado.

Este año fiscal se completó la remodelación del Centro de Control de Tráfico Marítimo. Esto incluyó la instalación de un nuevo sistema de visualización (video Wall), que permite a los controladores de tráfico lograr una mejor visión de lo que está sucediendo en la vía, incluyendo los recintos portuarios, y actuar con mayor celeridad y seguridad ante el desarrollo de los eventos diarios de la operación del Canal. También incluyó paredes y pisos acústicos que mejoran la recepción de información a través de las comunicaciones radiales; luces diseñadas para trabajar encendidas sin afectar la visión del video Wall y estaciones de trabajo ergonómicas, instaladas según un análisis de eficiencia de espacio. El moderno centro ha mejorado el clima laboral y la productividad.

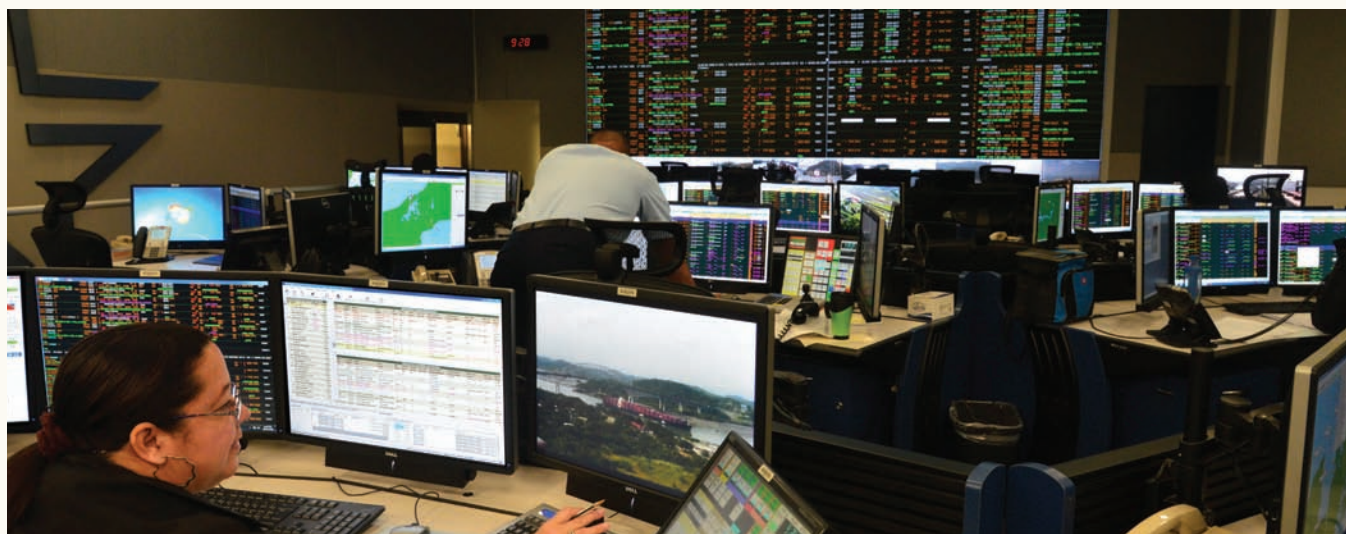
Nuevas iniciativas para mejorar el servicio y la capacidad

Con el propósito de mejorar el proceso de tránsito, se



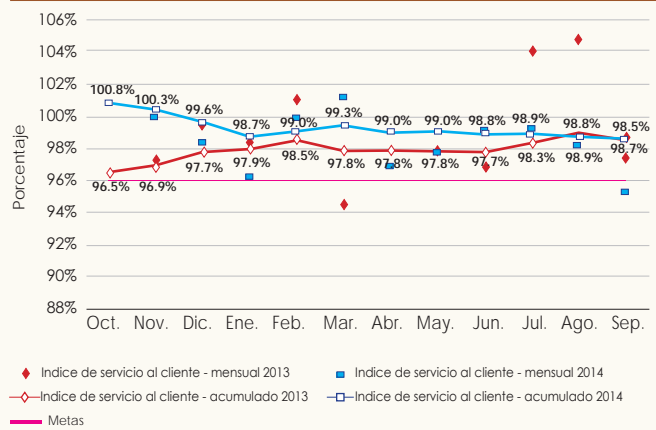
implementó de forma permanente el servicio justo a tiempo, como un producto de valor agregado a una reservación de tránsito, el cual contribuyó a un aumento en el porcentaje de venta de cupos de reservaciones. Junto con esta iniciativa, se modificó la hora requerida de arribo de los buques reservados con servicio justo a tiempo, para brindarles mayor flexibilidad a los clientes y hacer más atractivo el servicio justo a tiempo.

Con el fin de mejorar la capacidad, tiempos y productividad del proceso de esclusaje, se modificó el requerimiento de locomotoras de seis a ocho, para buques de 700 pies o más de eslora y 38 pies o más de calado. En las operaciones de relevo de las esclusas de Miraflores, se asignaron ocho locomotoras para todo buque con 650 o más pies de largo; en las esclusas de Pedro Miguel y durante la temporada alta de tránsito de buques, se implementaron drenados (flushouts) para buques de 38 pies o más de calado, lo cual agiliza el tránsito por las esclusas.





Índice de satisfacción al cliente mensual y acumulado 2013 vs. 2014



Con el propósito de realizar pruebas que permitan escoger el sistema más apropiado para asistir a los prácticos durante la navegación, se adquirieron dos equipos nuevos de PPU (Pilot Portable Units). Se mejoraron también los procesos de asignación de recursos de remolcadores, transporte terrestre, lanchas y pasacables, automatizando el acceso a la base de datos ("Suites"), permitiendo con esto gestionar los recursos con mayor eficiencia.

Se reestructuró la división de Mantenimiento de Flota y Equipos, logrando mejoras importantes en los procesos, especialmente en la realización de carenados y mantenimientos preventivos. Se completaron, por ejemplo, los carenados de 10 remolcadores, de la draga de corte y succión Mindi, de siete barcazas (barcaza de perforación Thor, barcaza de salvamento #1, barcaza Puntal, barcaza de carga 214 y 219, barcaza de Salvamento #3 y barcaza de Anclaje de la Draga Mindi) y de 25 lanchas.

Satisfacción del cliente

El índice de satisfacción del cliente registró 98.5 por ciento para este período, una ligera baja de 0.2 por ciento en relación al año fiscal 2013. Este año se resaltó la importancia del cliente interno durante la Semana de Servicio al Cliente, del 17 al 21 de febrero, con la participación de más de 450 colaboradores de operaciones. Durante esa semana también se brindaron capacitaciones a los supervisores, líderes y capataces, orientadas a promover el compromiso con la satisfacción del cliente, tanto externo como interno. A través de estas actividades se logra el objetivo de motivar a los trabajadores, especialmente a los de primer contacto con el cliente.

Por otro lado, directivos y personal operativo del Canal entregaron placas conmemorativas al centenario a buques que completaron cien tránsitos este año, en presencia de personal de las agencias navieras que representan a estos buques. El 15 de agosto de 2014, se entregó placas de reconocimiento a los buques que en esta fecha realizaban su tránsito inaugural, a los que utilizaron el sistema de reservaciones y a los primeros en transitar en dirección norte y sur.

Preparación para la operación del Canal ampliado

Se logró un importante avance en la preparación para operar el Canal ampliado. Por ejemplo, se adecuó y modernizó la infraestructura para el centro de control de tráfico marítimo, adicionando estaciones y mejorando





el área de trabajo. Se adecuaron las aplicaciones informáticas existentes al Canal ampliado, lo cual permitirá gestionar los arribos de mayor capacidad y calados, mejorar el proceso de inspección físicas de buques, configurar las ubicaciones, restricciones y recursos del canal ampliado y realizar consultas e informes de la operación de las nuevas esclusas.

Se avanzó igualmente en la capacitación de prácticos y capitanes de remolcador en la navegación simulada de buques NeoPanamax en los nuevos cauces y esclusas, en el Centro SIDMAR (Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo); en la capacitación de controladores de tráfico marítimo, coordinadores de entrada a puerto y arqueadores; y en el programa de desarrollo de capitanes de remolcador, el cual alcanzó un 89 por ciento de su meta de tener los capitanes de remolcador necesarios para las operaciones del Canal ampliado.

También se logró completar la adecuación de las esclusas existentes para permitir la subida del nivel operativo del lago Gatún a 89 pies PLD (Precise Level

Datum), necesarias para operar el Canal ampliado. Se reemplazaron 32 cilindros hidráulicos de compuertas, se mejoró la ventilación de los túneles de maquinarias, se reemplazaron 24 sensores de nivel, se instalaron 40 puertas estancas, mamparas y botas en los cuartos del cilindro de compuerta, se selló el área del yugo en 32 compuertas y se modificaron 186 drenajes de ranuras de riel conductor, terminando el proyecto tres meses antes de la fecha establecida.

En este período, se sumaron a la flota existente ocho nuevos remolcadores construidos en España, de hasta 80 toneladas de tracción a punto fijo, a un costo de B/.11.313 millones cada uno, con la potencia requerida para asistir a los buques NeoPanamax.

En apoyo a las celebraciones del Centenario del Canal, se realizaron trabajos de remozamiento, restauración y paisajismo a diferentes estructuras de la ACP; tales como, el edificio de la Administración, los Monumentos a Goethals y a Stevens, el Centro de visitantes en Miraflores y el Club de Yates de Gatún, entre otras.





Ampliación del Canal

siete años después



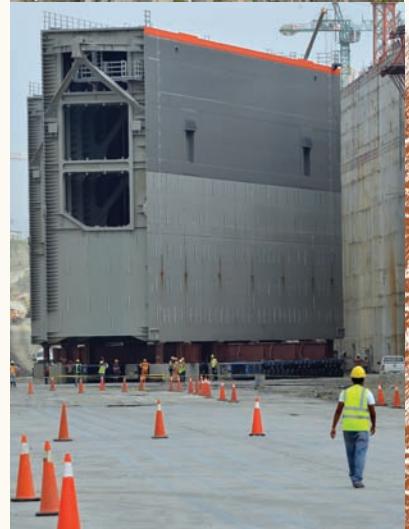
El Canal de Panamá, como principal actividad económica del país, requiere de su ampliación para asegurar su competitividad, aprovechando la posición geográfica del Istmo que lo ha convertido en centro mundial de comercio, transporte y logística. Dicha ampliación de capacidad asegura, además, el crecimiento integral y sostenible de las actividades marítimas que se desarrollan en Panamá.

Siete años después de iniciado, el Programa de Ampliación alcanzó un progreso del 80 por ciento al cierre del año fiscal 2014, lo que representa un 13 por ciento de avance durante el año fiscal 2014. Todo este esfuerzo no hubiese sido posible sin los más de 10,000 trabajadores, de los contratistas, que laboraron día y noche durante el año para excavar el 90 por ciento de los 49 millones de metros cúbicos necesarios para el nuevo cauce de acceso del Pacífico y el 96 por ciento de los 52.2 millones de metros cúbicos estimados a dragar en los cauces de navegación.

En cuanto a los volúmenes reportados en la construcción de las nuevas esclusas, la excavación y dragado alcanzaron los 42 millones de metros cúbicos de un total proyectado de 48.7 millones; el concreto estructural y vaciado sumó 4 millones de metros cúbicos de un total de 4.4 millones requeridos.

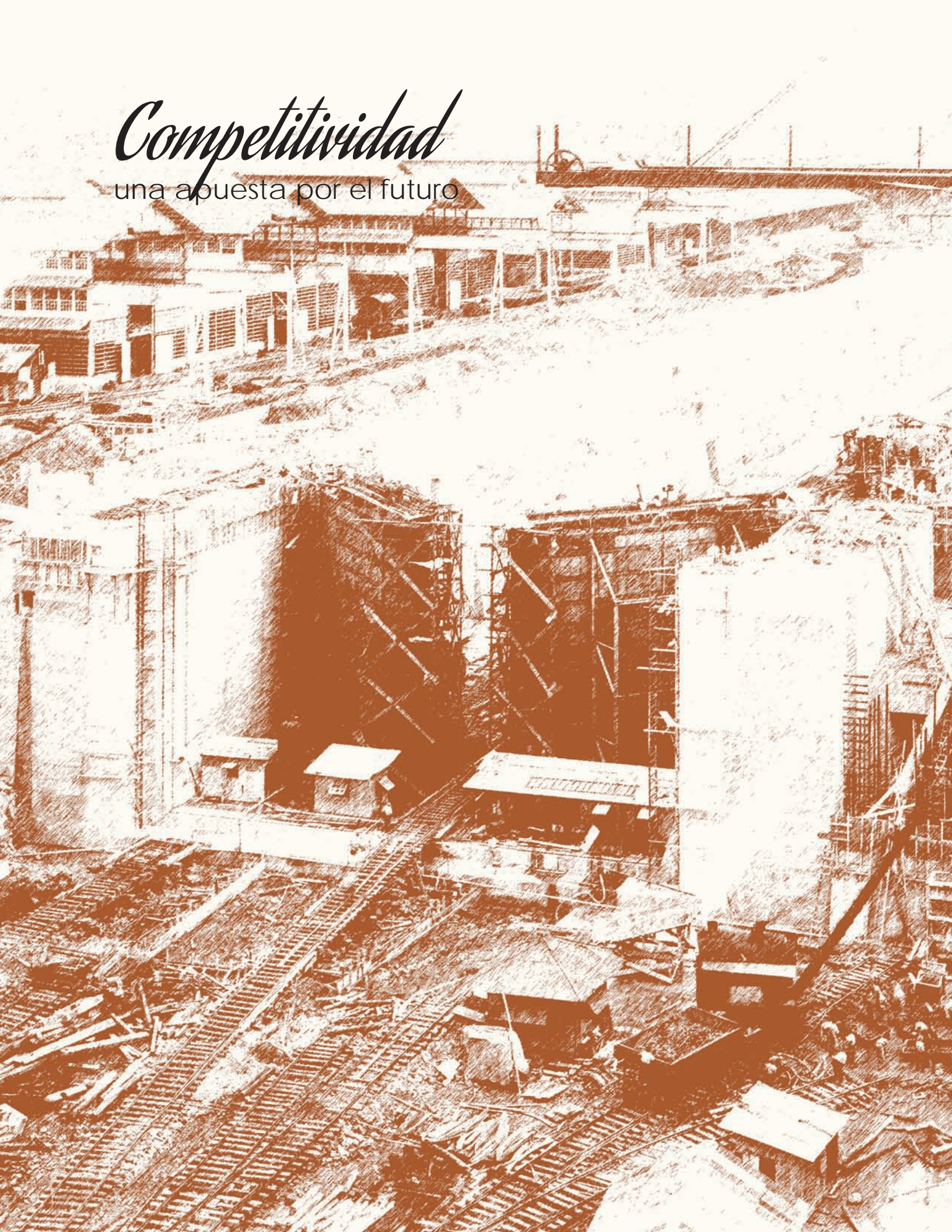
Esclusas

El 2014 fue un año de desafíos para el contrato del Tercer Juego de Esclusas. En febrero, el consorcio Grupo Unidos por el Canal, S.A. (GUPCSA) suspendió los trabajos en campo con la intención de que la Autoridad del Canal de Panamá



Competitividad

una apuesta por el futuro





(ACP) atendiera sus reclamos por supuestos sobrecostos de hasta B/.1.600 millones. Luego de meses y extensas negociaciones con el contratista, el esfuerzo de un equipo comprometido resultó en un acuerdo aceptable para ambas partes que aseguraba la continuidad de las obras. El acuerdo se formalizó con una modificación al contrato que no cambia el marco legal, ni el precio del contrato, ni incluye pagos por reclamos.

También se logró un importante hito con la llegada en junio y septiembre del 2014 del segundo y tercer embarque de las nuevas compuertas en un barco semisumergible. En total, 12 compuertas se encuentran en Panamá y cinco de ellas ya han sido trasladadas a las cámaras de las esclusas del Atlántico para su instalación. Para esta delicada operación, las compuertas con un peso promedio de 3,300 toneladas fueron transportadas a través de una rampa con una inclinación no mayor

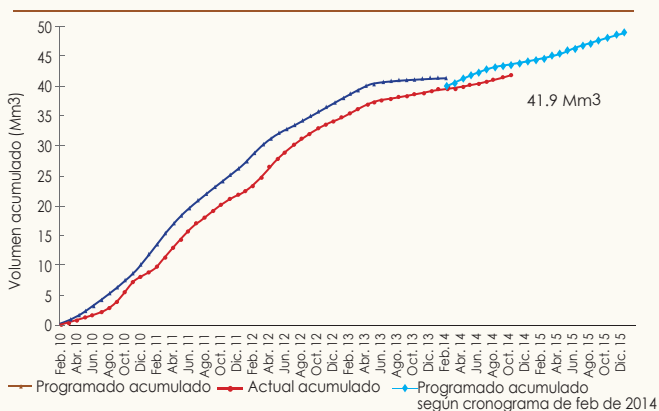
de 6°. De igual forma, se completó la entrega en sitio de los principales componentes electromecánicos para la operación de las nuevas esclusas.

La producción de concreto alcanzó un volumen total de 4 millones de metros cúbicos entre ambos complejos, lo cual representa un avance del 92 por ciento. Esta cifra incluye el hito de 2 millones de metros cúbicos vaciados en las nuevas esclusas del Pacífico el 14 de junio del 2014.

Este progreso de las estructuras de concreto permitió el inicio de otras actividades, como los trabajos de relleno con filtro. También se adelantó la instalación de los elementos electromecánicos, tales como embebidos de segunda etapa de válvulas y compuertas, e iniciaron los trabajos de concreto en las finas de reutilización en el Pacífico.

Diseño y construcción del tercer juego de esclusas

Volumen de excavación y dragado actual vs programado a septiembre de 2014





En cuanto a la construcción de las tres presas del Tercer Juego de Esclusas, el relleno en la presa más larga ubicada al oeste del cauce logró un avance del 99 por ciento y las otras dos progresan significativamente a un ritmo que en ciertos meses ha sobrepasado lo planificado en cuanto a colocación de material.

Al final del año fiscal 2014, el contrato para el diseño y construcción de las nuevas esclusas alcanzó un 77 por ciento de avance. El acuerdo alcanzado entre ambas partes establece la fecha de finalización de la obra el 31 de diciembre del 2015 y un Canal ampliado operacional durante el primer trimestre del año 2016.

Cauce de acceso del Pacífico

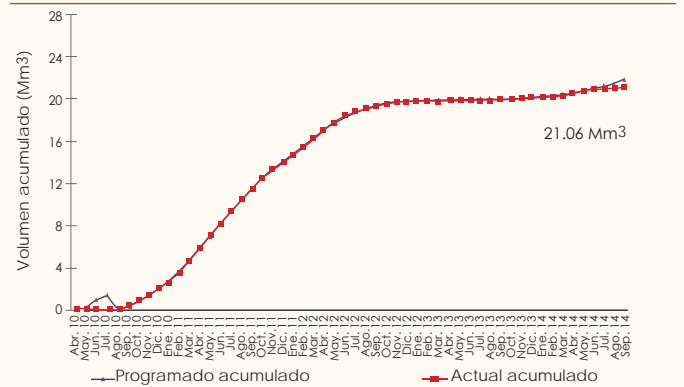
La ampliación requiere la construcción de un nuevo cauce de acceso de 6.1 kilómetros de longitud para conectar las nuevas esclusas en el sector Pacífico con el corte Culebra. De las cuatro fases contempladas para lograr este propósito, tres han culminado exitosamente y la cuarta reflejó un progreso de 76 por ciento y un volumen de 21 millones de metros cúbicos excavados al cierre de septiembre del 2014.

Su componente más complejo es la construcción de una presa de roca y núcleo impermeable de arcilla, denominada Borinquen 1E, que mantendrá las aguas del lago Gatún. El consorcio ICA-FCC-Meco, responsable de este proyecto, completó la construcción de los casi 2.3 kilómetros de longitud y tres metros de profundidad del muro pantalla de concreto que corre por debajo y a lo largo de la línea central de la presa.

Por el cuantioso volumen de material que demanda esta importante estructura, se excavaron los cerros

Miraflores y Fabiana, ubicados dentro del área operativa del Canal, acumulando 1.28 millones de metros cúbicos de los 1.38 millones estimados en esta área. También iniciaron las excavaciones en el cerro Miraflores No. 2. Allí se han removido 19,200 metros cúbicos de los 2.5 millones calculados. El material corresponde en su mayoría a arcilla, para la cual se inició el terraplén de prueba previo a su colocación en la presa.

Cauce de acceso Pacífico (CAP4) Volúmenes de excavación – actual vs programado a septiembre de 2014



En este contrato se suscitó un *impasse* que se resolvió igualmente con el compromiso por parte de la administración, luego de varios meses y múltiples negociaciones. El acuerdo alcanzado estipula que el consorcio renuncia a los reclamos y procesos de arbitraje presentados a la fecha en cualesquiera instancias de disputa permitidas en el contrato. La ACP, por su parte, modificó el contrato para compensar económicamente al contratista debido a las condiciones diferentes en el sitio y brindar una extensión de 651 días para finalizar el contrato. La nueva fecha de conclusión se estableció para el 31 de mayo del 2015.





Mejoras al cauce de navegación

El Programa de Ampliación estableció proyectos de dragado en las entradas en el Pacífico y el Atlántico, el corte Culebra y el lago Gatún para garantizar la navegación de los buques NeoPanamax, que tienen una capacidad de volumen de carga tres veces mayor que los Panamax que actualmente transitan por la vía acuática.

De estos proyectos, la profundización en ambas entradas de mar y en el corte Culebra culminó en periodos anteriores.

En cuanto a los trabajos de profundización en el lago Gatún, al cierre del año fiscal 2014 se dragaron 23.8 millones de metros cúbicos de material de un total de 26.5 millones programados. Los trabajos estuvieron principalmente a cargo de la División de Dragado, utilizando dragas como las históricas "Mindi" y "Rialto M. Christensen", construidas en 1943 y 1977, respectivamente, y las modernas "Quibián I" y "Alberto Alemán Zubieta", adquiridas por la ACP en los últimos tres años. También se completó la instalación de 25 torres para la navegación en el lago.

Se incluyen los volúmenes de contratos concluidos de las bordadas al norte del lago Gatún, por Dredging International de Panamá S.A., y de la entrada norte del cauce de acceso del Pacífico, por Jan De Nul N.V.

Solo falta el dragado en las bordadas Mamey y Gamboa para culminar este proyecto.

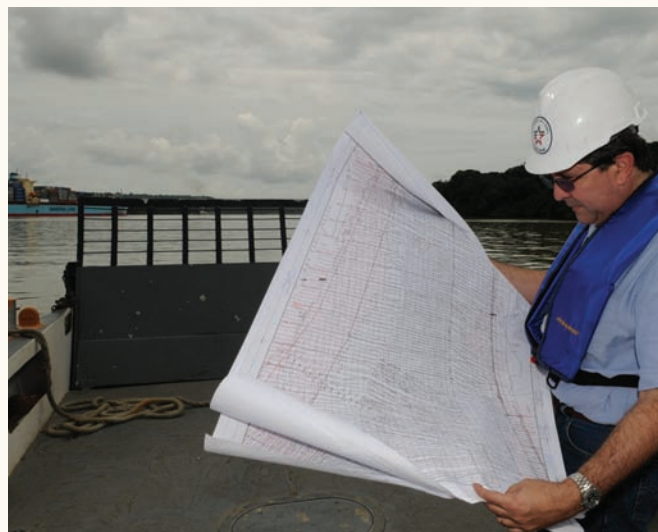
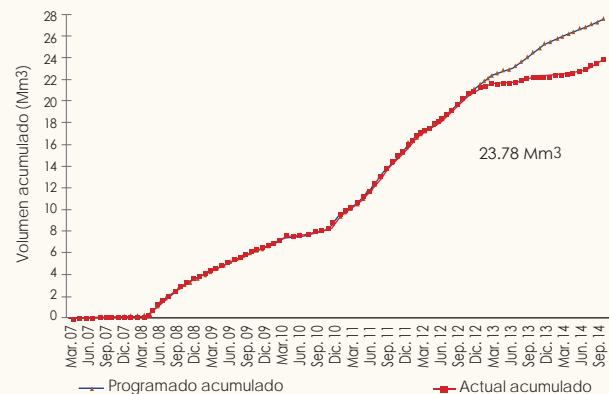
Aumento del nivel máximo de operación del lago Gatún

Para mejorar el suministro de agua, se decidió aumentar el nivel máximo operativo del lago Gatún en 45 centímetros, de 26.7 a 27.1 metros. El incremento añadirá 200 millones de metros cúbicos de agua, lo que requiere la modificación de estructuras operativas del Canal afectadas por este aumento y la remediación de estructuras a terceros, como muelles y viviendas. Estos trabajos lograron un avance del 93 por ciento.

En este periodo se completaron todas las actividades relacionadas con las modificaciones requeridas para alcanzar el nuevo nivel operativo del lago Gatún en las esclusas de Pedro Miguel y Gatún. Además, se

Profundización y ensanche del lago Gatún y profundización del corte Culebra

Volumen de dragado y dragado en seco actual vs programado a septiembre de 2014



realizaron trabajos de remediación de estructuras a terceros y adecuaciones a infraestructuras de la ACP en preparación al futuro aumento del nivel del Lago.

En el año 2014 culminó el reemplazo de 32 cilindros hidráulicos por nuevas unidades semisumergibles que accionan las compuertas en las esclusas de Gatún y Pedro Miguel.

Administración y financiamiento

El asesor para los servicios de administración de programas, CH2M Hill Panamá R. de S.L., trabajó en conjunto con la ACP, enfocados en la ejecución de los trabajos de las nuevas esclusas. Además, continuó proporcionando sus servicios de supervisión e inspección en Italia durante la fabricación de las nuevas compuertas.

Con respecto a los servicios de consultoría legal relacionada con contratos internacionales, Mayer Brown LLP y su subcontratista Vinson&Elkins LLP asesoraron a la ACP en temas referentes al contrato de esclusas y, en especial sobre los reclamos.

En septiembre del 2014 se realizaron las audiencias de la Junta de Resolución de Conflictos correspondientes al reclamo del contratista Grupo Unidos por el Canal, S.A. sobre el basalto y el concreto.

Las cinco agencias de crédito que proveen el financiamiento de parte de los fondos requeridos para la ejecución del Programa de Ampliación continuaron recibiendo los informes financieros y operativos de



la ACP, así como los de avance del Programa de Ampliación, según lo establecido en el acuerdo común de términos (ACT). A septiembre del 2014, la ACP había recibido el desembolso completo del financiamiento contratado por un monto de B/.2,300 millones.

Seguridad ocupacional en los proyectos

El seguimiento de las medidas de seguridad e higiene aplicadas por los contratistas en los sitios de trabajo estuvo enfocado en temas medulares como la planificación previa a tareas críticas (izados, excavaciones, voladuras, espacios confinados y trituración), la iluminación adecuada de los frentes de trabajo y el control de aspectos ambientales de impacto ocupacional (ruido, polvo y vibraciones).

Así como ocurrió durante la construcción del Canal,





Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) en las provincias de Colón, Panamá, Panamá Oeste, Coclé, Herrera y Chiriquí.

En el año fiscal 2014, la ACP adjudicó a Consultores Ambientales y Reforestadores S.A. dos nuevos contratos para reforestar 62 y 65 hectáreas en el Parque Nacional Soberanía (Aguas Claras) y en el Parque Nacional Soberanía (Camping Resort), respectivamente. Así se totalizan 812 hectáreas sembradas en todo el país, 703 de bosques y 109 de manglar.

También se completó la fase de cinco años de mantenimiento de proyectos de reforestación por 270 hectáreas en los parques nacionales Omar Torrijos, Chagres, Centro de Investigación Forestal fase I y Volcán Barú.

cuando se realizaron esfuerzos extraordinarios en materia de salud, en la ampliación se hace un estrecho seguimiento al control de vectores, como parte del cumplimiento de los contratos y alineados a la emergencia nacional para evitar criaderos de mosquitos.

Herramientas como auditorías formales, visitas conjuntas de campo, talleres de intercambio de información y no conformidades fueron utilizadas por el equipo de Seguridad Ocupacional de Proyectos de ACP para buscar las acciones preventivas y correctivas en materia de seguridad e higiene de los contratistas.

La ACP también compartió con los contratistas datos relevantes de tendencias de deficiencias o incumplimientos, con miras a buscar la reducción de incidentes.

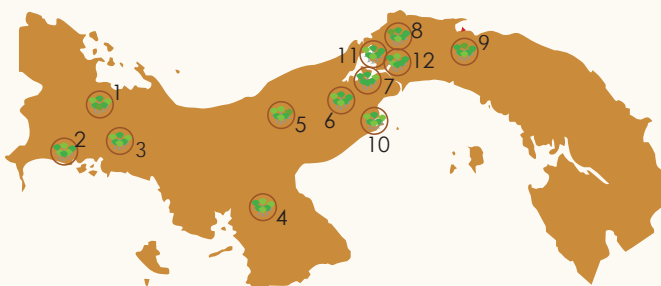
Otros esfuerzos incluyeron ferias de salud, el relanzamiento de la misión de salud y seguridad con la impresión de huellas de todos los colaboradores de IA, charlas de seguridad y prácticas de evacuación, entre otros.

En su última visita en agosto del 2014, Environmental Resources Management (ERM), el auditor independiente para las agencias crediticias y ANAM, resaltó la mejora continua de la gestión del proyecto a través de sus 12 auditorías semestrales y confirmó que el Programa de Ampliación se encuentra alineado con los Principios Ecuatoriales y las Normas de Desempeño de la CFI (Corporación Financiera Internacional).

En el año 2014 se dieron hallazgos arqueológicos de los periodos precolombino, departamental y republicano en todas las inspecciones realizadas. Se detectaron estructuras de mediados del siglo XX que ayudan a reconstruir y a obtener una mejor imagen de las masivas instalaciones militares construidas por el ejército estadounidense para la defensa del Canal de Panamá antes y después de la Segunda Guerra Mundial.

También se descubrió un conchero o depósito precolombino que fue probablemente utilizado a principios de la era cristiana, entre los años 200 A.C. y

Mapa de ubicación de los proyectos de reforestación



- | | |
|---|---|
| 1. Parque Nacional Volcán Barú -30 has | 7. Parque Nacional Camino de Cruces -115 has |
| 2. Manglar del Río Chiriquí Viejo -50 has | 8. Parque Nacional Chagres -40 has |
| 3. Centro de Investigación Forestal -100 has | 9. Zona de Protección Hidrológica de Tapagra, Chepo -61 has |
| 4. Reserva Forestal El Montuoso -50 has | 10. Zona de uso Múltiple de la Bahía de Chame -59 has |
| 5. Parque Nacional Gral. Omar Torrijos -150 has | 11. Parque Nacional Soberanía Camping Resort -65 has |
| 6. Parque Nacional Altos de Campana -30 has | 12. Parque Nacional Soberanía Aguas Claras -62 has |

Manejo ambiental

Los especialistas en protección ambiental de la ACP ejercen un seguimiento constante en todos los proyectos vigentes del Programa de Ampliación para asegurar el cumplimiento de las medidas de mitigación socio-ambientales.

La faena es ardua en el programa de reforestación, el cual se ejecuta en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y la Autoridad de los



250 D.C.; se llega a esta conclusión por la presencia de materiales con decoración pintada del Estilo La Mula del Gran Coclé.

Además de la evaluación arqueológica que se desarrolla en estas áreas, tanto la ACP como los contratistas realizan monitoreos arqueológicos durante las actividades de remoción de tierra para registrar y rescatar cualquier hallazgo de materiales arqueológicos, y evitar así daños al patrimonio cultural de la Nación.

Relaciones públicas, comunicación y documentación histórica

Si los trabajos de campo no cesan, tampoco se detienen las tareas de comunicación y documentación histórica de los avances del programa. Desde el inicio de esta obra se han atendido 52,741 personas, que incluye visitas a los sitios de la construcción de las nuevas esclusas, así como a las áreas de dragado y excavación; charlas y presentaciones a audiencias internacionales y nacionales sobre el progreso del programa; y solicitudes de medios de comunicación extranjeros y locales.

En el marco del Centenario del Canal, se produjeron 200 serigrafías de cinco obras de destacado artistas panameños, seleccionadas de la Colección Pictórica del Programa de Ampliación, las cuales destacan el movimiento del equipo pesado y la fuerza laboral.

Honrando el compromiso adquirido con la documentación de esta obra, la ACP publicó el tercer tomo del libro "La Ampliación del Canal de Panamá: Retratos de una Obra Histórica 2012-2013", en el cual se

recopilan fotografías de las actividades en campo y de los trabajadores panameños que aportan su esfuerzo para cumplir la meta.

La ACP recibió por segundo año consecutivo el premio de la Academia Internacional de Artes Visuales gracias a un video corporativo, producido por la Sección de Comunicación y Documentación Histórica sobre los avances del Programa de Ampliación.

Por su destacada labor al mando del Programa de Ampliación, la vicepresidenta de Ingeniería y Administración de Programas, Ilya Espino de Marotta, recibió los premios "Mujer destacada del año 2014", de parte de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa (APEDE), y de la Asociación de Empresarias y Profesionales de Panamá (AEP).





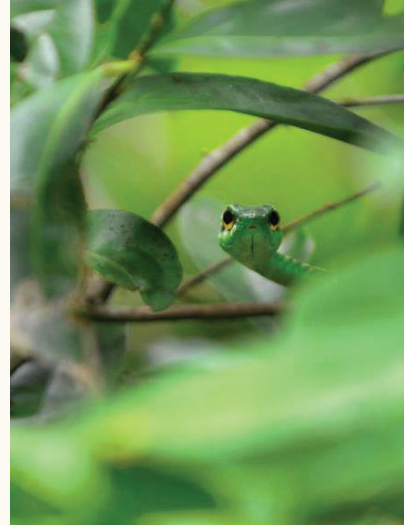
Un Canal sostenible

El mundo está evolucionando y así mismo, todas las acciones y actividades realizadas en el entorno de la administración de negocios moderna le afectan o dejan huella. Esto resulta en el desarrollo de grandes oportunidades o nuevos riesgos que se ven impactados por temas tanto sociales como ambientales y cuya relación con los temas financieros se convierten en la realidad de la ecuación de un negocio y su sostenibilidad.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP), no está ajena a temas de importancia como lo son: el cambio climático, los costos energéticos, las normas sobre uso de los recursos naturales, la huella de carbono, las rutas del comercio, los movimientos demográficos, los cambios en los patrones de comportamiento y consumo, el movimiento de centros de producción, el costo de la mano de obra, el énfasis en los derechos humanos, la calidad del agua y la concienciación ambiental; pues todos ellos están muy ligados a la sostenibilidad. La relevancia e impacto de las acciones administrativas que se toman en torno de ellos pueden asegurar o no la vigencia de la empresa en el competitivo entorno de los sistemas de negocios modernos.

Para la ACP, el valor que genera la organización no se limita a los resultados financieros anuales. Hoy en día, el valor lo vemos reflejado a través de una visión a largo plazo, que promueve y garantiza la continuidad del negocio, así como la generación de riqueza, siempre tomando en consideración las requisitos ambientales y sociales que exige nuestro planeta.

Reafirmamos nuestro compromiso con los principales grupos de interés de la empresa, con el propósito de establecer los lazos que nos lleven a la ejecución, de nuestras operaciones, de acuerdo con los lineamientos, para así garantizar a las futuras generaciones una organización que perdure responsablemente en el tiempo y que mantenga su legado de ser el principal activo del país.



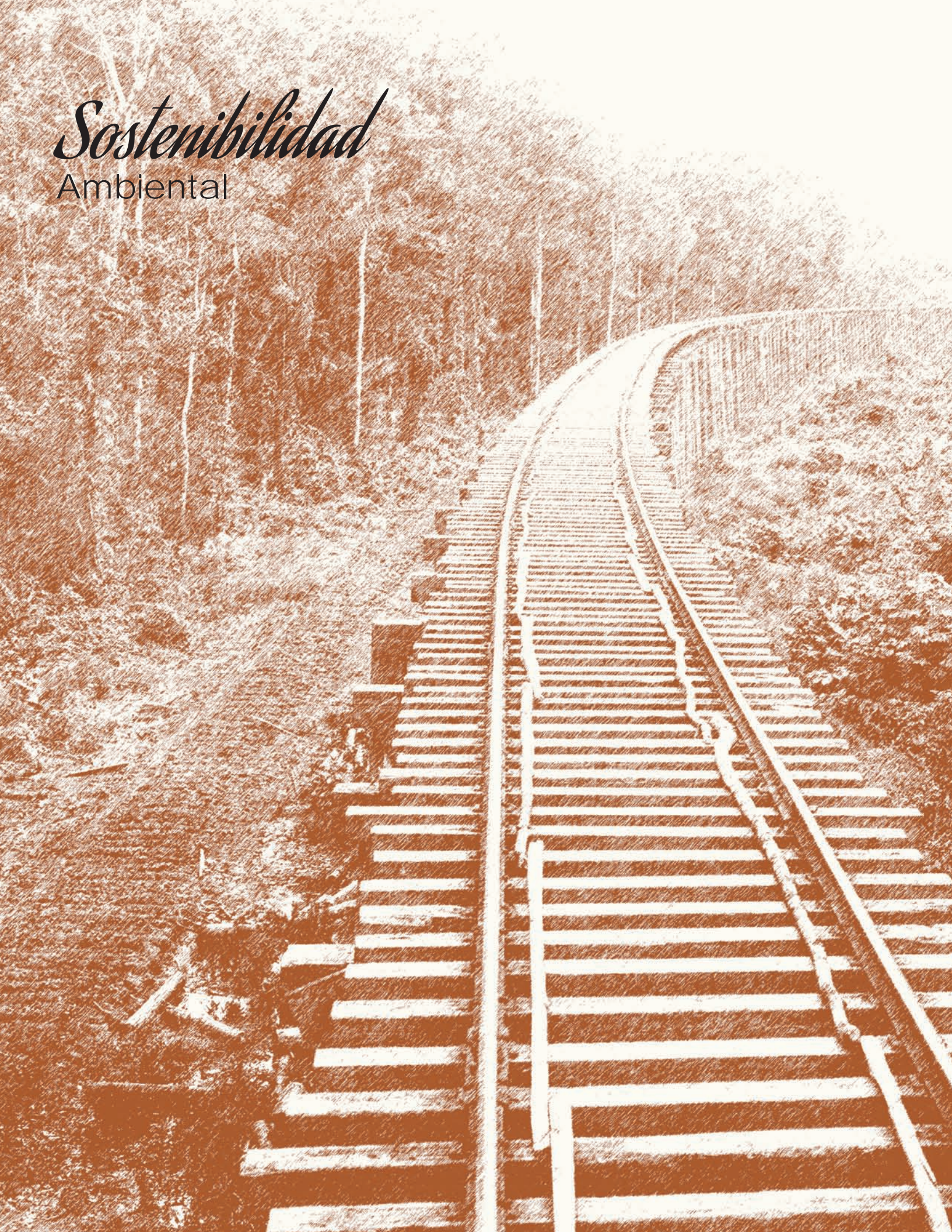
Sostenibilidad

por el futuro del país



Sostenibilidad

Ambiental





El Canal de Panamá Cumple 100 años de funcionamiento, gracias a la labor que realizan sus colaboradores de manera eficiente y competitiva, lo que garantiza a futuro un tránsito de buques expedito, seguro y permanente. Es un camino recorrido y con retos más ambiciosos para los próximos 100 años, innovando para la gestión ambiental y la sostenibilidad.

Por su cercanía a los polos de desarrollo más grandes del país, la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) es un territorio influenciado por el crecimiento poblacional y una variedad de actividades productivas que contribuyen significativamente a impulsar el crecimiento del país en general. Estas actividades también producen impactos sobre los recursos naturales del área, que deben ser mitigados y manejados adecuadamente.

La deforestación, erosión y disminución de la fertilidad de los suelos y la sedimentación y contaminación de los cuerpos de agua son algunos impactos que deterioran la salud ambiental de la cuenca, las condiciones de vida de sus habitantes y las importantes funciones que los ecosistemas de la cuenca aportan para las operaciones del Canal y para el suministro de agua para el consumo humano.

Para atender esta problemática, el Canal de Panamá con base en su mandato legal de administrar, mantener, usar y conservar los recursos hídricos en la cuenca, ejecuta el Plan de Desarrollo Sostenible para la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos (DS-GIRH). Este tiene como objetivo promover el desarrollo sostenible y manejo coordinado de la cuenca; el cual se enmarca en una estrategia más amplia denominada "Ruta Verde del Canal de Panamá". Dicha estrategia incluye además, la gestión ambiental en las operaciones del Canal, el impulso de acciones para mejorar la eficiencia energética en las instalaciones de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el reconocimiento de acciones ambientales positivas por parte de las navieras y embarcaciones que usan el Canal.



Gestión

ambiental

Desde que su administración pasó a manos panameñas, el Canal de Panamá, ha impulsado la gestión ambiental, con programas dirigidos a cumplir con el mandato constitucional de administrar, mantener, usar y conservar el recurso hídrico de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

La ACP desarrolla un Programa de Sostenibilidad para la Cuenca y sus habitantes, donde colaboradores del Canal, productores e instituciones nacionales, integran actividades sociales y económicas, con acciones de protección y conservación de los recursos hídricos, en armonía con las demás actividades económicas desarrolladas por los pobladores de la cuenca. Es un compromiso de responsabilidad corporativa por el Canal de Panamá y por la protección de los recursos naturales de parte de los moradores de la cuenca, al tiempo que estos últimos mejoran sus condiciones de vida.

El Programa de Sostenibilidad incluye el desarrollo de sistemas productivos, que incorporan un uso adecuado de la tierra, de acuerdo a su aptitud, para conservar la calidad y cantidad de los recursos hídricos en sitios de importancia estratégica de la cuenca, con un enfoque de planificación de fincas y sostenibilidad.

La Ruta Verde del Canal de Panamá es la iniciativa que muestra los elementos de la gestión ambiental y social de la ACP, destacando que el Canal es una ruta más corta, comparada con las alternativas del entorno. Así se reducen las emisiones de los buques y se propicia una sensibilización ambiental a diversos niveles de la industria marítima y la sociedad, pues al mismo tiempo el Canal reduce y evita la contaminación, hace uso eficiente de la energía en todas sus operaciones y promueve el uso de mejores prácticas entre sus clientes.

La Ruta

verde por Panamá

El Canal de Panamá ha sido una Ruta Verde desde su apertura en 1914, incorporando en su visión y misión, la gestión integrada de la cuenca, la ejecución de un sistema de gestión ambiental que se encarga de evaluar, proponer, diseñar e implementar medidas apropiadas para evitar, disminuir y controlar los impactos ambientales de sus operaciones, evaluar continuamente alternativas para hacer más eficientes sus operaciones y reducir emisiones.

En 2014, la ACP incluyó en el portal digital de la compañía global de información y servicios financieros MARKIT los créditos de carbono o Reducciones de Emisiones Verificadas (VER's por sus siglas en inglés) de los proyectos de reforestación ejecutados en la cuenca. Con ello logró ser la primera institución pública, en Panamá, en realizar esta actividad. Además, se logró la transición del CarbonFix al Gold Standard, uno de





los estándares más reconocidos a nivel mundial, por el cual se certifica que los proyectos de la ACP captan unas 378,566 toneladas de CO² equivalente, de las cuales, 113,570 toneladas serán colocadas en una reserva y 264,996 toneladas de CO² equivalente podrán ser utilizadas para la compensación de emisiones o comercializadas.

La ACP trabaja en la consolidación de la estrategia de la Ruta Verde por el Canal, donde definirá para un horizonte de 5 años los lineamientos, metas e iniciativas a desarrollar. La misma incluirá la búsqueda de apoyos de aliados estratégicos, fondos internacionales y cooperaciones disponibles. Este ha sido un mecanismo exitoso en los últimos años. Ya se cuenta con una experiencia similar con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), quien apoya con el diseño de una herramienta para el cálculo anual de la Huella de Carbono y la evaluación de un sistema de reconocimiento por desempeño ambiental de clientes del Canal. Otro ejemplo es el de la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ) quien apoya en el monitoreo de la cobertura vegetal, el cálculo de las reservas de carbono de los bosques de la cuenca, procesos de consulta, participación e iniciativas claves para contribuir con la Ruta Verde.

Vigilancia

de la cobertura vegetal en la cuenca

El programa tiene como objetivo identificar las tendencias de la cobertura boscosa en la cuenca. En el año fiscal 2014, se realizaron actividades conjuntas con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), basadas en el convenio de cooperación entre ambas instituciones, para establecer el estado de los bosques y los usos del suelo en la cuenca, mediante el monitoreo ambiental permanente en la región.

A la fecha, se ha formalizado el registro de datos para

la interpretación y generación de información para la toma de decisiones y el inicio del establecimiento de estrategias que, considerando el enfoque de manejo participativo e integrado, faciliten la gestión para la protección de bosques, los recursos hídricos y la biodiversidad en el territorio.

Programa

de incentivos económicos ambientales

Mediante la colaboración de instituciones gubernamentales, la participación comunitaria, el apoyo técnico de personal en campo y el asesoramiento de especialistas de la ACP, el Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) ha llegado a más de 100 comunidades de Panamá Oeste y la provincia de Colón. Más de 6,635 hectáreas han sido trabajadas bajo prácticas sostenibles de ganadería y agricultura, cuyos propietarios se han capacitado en esquemas de conservación para la implementación de un modelo de comercialización rentable y se trabaja en el fortalecimiento organizativo de la Asociación de Caficultores de la Cuenca de los ríos Cirí Grande y Trinidad (ACACPA), en la búsqueda de un impacto socioeconómico y ambiental, que impulsa la estrategia de la Ruta Verde.

En el 2014, se inició un programa para otorgar un reconocimiento económico a propietarios de fincas con bosques amenazados, con la finalidad de preservar la riqueza ecosistémica de los mismos, como protectores del suelo, reguladores de las aguas y santuarios biológicos. Se trabaja el concepto denominado "Incentivo por la protección y vigilancia del bosque de la Cuenca". El proyecto inició con el pago para la protección de 600 hectáreas de bosques localizados en las subcuencas de los ríos Cirí y Trinidad.

Hasta finales del año fiscal 2014, a través de la Autoridad Nacional de Tierras (ANATI), el programa de Catastro y Titulación, que facilita la ACP en la cuenca, ha





catastrado 33,294 hectáreas en el distrito de Capira. Alrededor de 4,644 productores y moradores de la cuenca han recibido su título de propiedad. Este programa, es una estrategia a largo plazo para el uso sostenible de los recursos hídricos y proporciona la base para fortalecer las actividades del PIEA, y busca brindar seguridad jurídica y de propiedad de las fincas a los moradores del área.

Relaciones

con la comunidad en la Cuenca

La gestión del recurso hídrico de la cuenca, se sustenta en el establecimiento de procesos de comunicación y participación con los actores que viven e intervienen en esta región. La gradualidad y consistencia de este proceso ha facilitado la conformación de una plataforma participativa integrada por 30 comités locales y 6 consejos consultivos de cuenca.

Estas estructuras fueron organizadas bajo criterios de planificación de cuenca y conforman el tejido local y regional del territorio. En conjunto ACP, comunidades instituciones y autoridades locales enfrentan retos que giran en torno al cuidado y conservación del recurso hídrico y al desarrollo sostenible de esta área. La experiencia ha demostrado que sólo el diálogo, la concertación y la solidaridad permiten atender las dificultades de manera conjunta y con éxitos compartidos.

El conocimiento

clave para el desarrollo sostenible

La ACP ejecuta el Programa de Conservación Ambiental y Formación para el Trabajo, en alianza con el Instituto Nacional para el Desarrollo Humano (INADEH) y el Ministerio de Educación (MEDUCA), para brindar oportunidades a la población de la cuenca y acceder

al mercado laboral al contar con una capacitación técnica o superior. En ocho años se han capacitado más de 7,790 moradores, con un enfoque de competitividad y conservación ambiental, de tal forma que los jóvenes tengan mayor oportunidad de enfrentar su futuro con mayor y mejor preparación.

El Centro de Información Ambiental de la Cuenca (CIAC), ha continuado su función de recopilar, analizar y servir de punto focal para la difusión de la información ambiental que se genera y desarrolla en la cuenca, en apoyo de la gestión del manejo integrado para el desarrollo sostenible.

Este año, la ACP siguió aplicando estrategias de aprendizaje en la comunidad educativa. Se promovió a través de los ejes transversales de educación, la gestión sostenible de los recursos naturales en los cursos "Nuestro Canal y su Cuenca" (NUCA), diseñados para estimular el emprendimiento en estudiantes de cuarto grado de escuelas primarias. Esto se logró gracias a la participación de 81 voluntarios, quienes impartieron 81 cursos a 2,267 estudiantes de 44 centros escolares de la cuenca. También, se establecieron senderos ecológicos en los centros educativos Gatuncillo e Instituto Profesional y Técnico de Chilibre, para fomentar el conocimiento de los sistemas ecológicos para las presentes y futuras generaciones.

Cambio

climático

El cambio climático y sus posibles impactos a nivel mundial es tema de continuo debate e investigación por instituciones especializadas, entre ellas, el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC), establecido por el Programa de las Naciones Unidas y la Organización Meteorológica Mundial. El Canal de Panamá es parte del Comité Nacional de Cambio Climático que organiza la ANAM.

Entre las medidas tomadas este año para contribuir



a la reducción de emisiones, están el diseño para la construcción de instalaciones más eficientes, la adecuación para reducir consumo energético, mejoras de los sistemas actuales de generación de energía y la recopilación de datos y elaboración de estudios de factibilidad para la generación con recursos renovables y/o fuentes de generación más eficientes. En vista de que este año ha resultado relativamente seco, dichas medidas han sido mucho más relevantes en la toma de decisiones para incentivar el uso eficiente del agua y de la energía.

Cien años

de manejo de los recursos hídricos en el Canal de Panamá

El agua es un recurso indispensable para las operaciones del Canal de Panamá. Se almacena en los embalses Gatún y Alhajuela. Además de cubrir la demanda para el tránsito de buques y el abastecimiento para el consumo humano a la zona aledaña con el excedente se genera energía hidroeléctrica.

Para administrar el agua la ACP utiliza 11 estaciones de medición del nivel de ríos, embalses y mareas, y 61 estaciones de medición de lluvia. De estas últimas, 11 miden otros parámetros atmosféricos. Se cuenta también con un radar meteorológico, imágenes de satélite, el radiosondeo atmosférico y el puerto electrónico de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos (NOAA, por sus siglas en inglés) y los modelos de pronóstico meteorológico e hidrológico.

Canal

de Panamá un siglo de agua buena

El Centenario del Canal de Panamá, ha llegado tras un recorrido de hitos tecnológicos y geopolíticos que tienen impacto sobre la salud pública, saneamiento,



innovación y urbanismo. Igualmente, la planta potabilizadora de Monte Esperanza alcanzó 100 años de producción de agua en el sector Atlántico. Inaugurada en 1914 con capacidad de 30 millones de litros de agua por día (MLD), hoy produce 132 MLD que abastecen la región metropolitana de Colón.

El centenario del Canal de Panamá y la historia de producción de agua deben verse desde su importancia y relevancia a escala regional. La planta de Monte Esperanza y su antecesora de Agua Clara o Gatún deben ser consideradas como las primeras instalaciones de este tipo a nivel regional, en las que se utilizaron procesos de floculación-sedimentación-filtración.

Calidad

de agua

El Canal de Panamá, como administrador de los recursos hídricos de la cuenca, es responsable de garantizar la calidad y disponibilidad de agua para el consumo de la población y la operación del Canal, lo cual se realiza





con el apoyo de complejos sistemas de pronósticos y programas de vigilancia y seguimiento de la calidad de agua y de control y prevención de inundaciones.

A través del Programa de Vigilancia y Seguimiento de la Calidad del Agua se estudian las aguas naturales en estaciones ubicadas en los ríos tributarios, subcuencas prioritarias y los embalses Gatún, Alhajuela y Miraflores. Se generan datos e informaciones sobre las condiciones fisicoquímicas y biológicas del recurso hídrico para la toma de decisiones respecto a políticas, programas y proyectos que coadyuven al uso sostenible, y a la administración eficiente del agua. El Índice de Calidad de Agua (ICA), refleja una calidad entre buena y excelente. Este indicador sintetiza información variada y compleja; es un indicador del desempeño ambiental y una herramienta para la gestión integrada del recurso hídrico.

Para la producción de agua potable se colecta y se realiza un análisis diario, mensual, trimestral y anual, del proceso y del producto final de las plantas potabilizadoras de Monte Esperanza, Miraflores y Mendoza. Este programa, aprobado y fiscalizado por las autoridades respectivas, incluye análisis fisicoquímicos, bacteriológicos, de metales, compuestos orgánicos, pesticidas, algas, cianobacterias, toxinas, protozoarios y otros indicadores químicos y biológicos. En el año 2014, también se colectaron y analizaron muestras para la caracterización y vigilancia de las descargas de aguas oleosas, aguas corporativas y aguas de los sistemas de tratamiento del equipo flotante del Canal de Panamá.

Estaciones

de bombeo de agua cruda

El proyecto de reconstrucción e instalación del sistema auxiliar de bombeo de agua cruda de la estación de Paraíso y de Gamboa fue realizado para garantizar la

continuidad en la operación de los equipos principales de bombeo de agua potable, durante el periodo en el cual el nivel operativo del lago Gatún pudiera descender por debajo de los 24.38 metros PLD (*Panama Canal Precise Level Datum*), a raíz de la temporada seca severa que tuvo lugar durante el mes de abril de 2014.

El reacondicionamiento era crítico para la operación eficiente del equipo de bombeo principal de la estación de Paraíso y de Gamboa, de la cual depende la producción de agua potable de la Planta Potabilizadora de Miraflores.

Planta

de agua fría de Balboa

La planta de agua fría de Balboa avanzó en su ejecución del plan de modernización para el reemplazo de las torres de enfriamiento y del Centro de Control de Motores. También se está ejecutando el reemplazo de componentes del sistema de agua fría que climatizan los edificios de la ACP en Balboa y Ancón.

Los trabajos en la distribución del bombeo de agua resultaron en un incremento en la eficiencia del consumo de energía por tonelada de agua fría producida, de un promedio anual de 0.93 tonh/kwh a 1.01 tonh/kwh (tonelada hora por kilowatt hora). Estos índices están dentro de los parámetros aceptables de eficiencia energética para estos sistemas.

Recolección

y tratamiento de las aguas residuales en Áreas Operativas de ACP

El 20 de agosto de 2014 terminó la construcción de la red de alcantarillado sanitario de Monte Esperanza. Con esto se completa la primera etapa del proyecto





de Recolección y Tratamiento de las Aguas Residuales en Áreas Operativas de la ACP, el cual incluye la construcción de cinco redes sanitarias en Monte Esperanza, Gamboa y el lado Este de las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún.

La siguiente etapa será la construcción de cinco plantas de tratamiento de agua residuales. La última etapa del proyecto será la construcción de dos sitios de disposición final de lodos ubicados en Gamboa y Gatún. Con la terminación de este proyecto la ACP está cumpliendo con las normas internas y nacionales, en relación a la descargas de aguas residuales a los cuerpos de agua superficiales.

Desempeño ambiental corporativo

En el 2014, se fortalecieron los programas corporativos de información y divulgación, para incluir la variable ambiental en los proyectos ejecutados por el Canal de Panamá. Se capacitaron más de 20 coordinadores ambientales de la ACP, además de la comunicación a diferentes actores corporativos sobre las responsabilidades inherentes al Sistema de Gestión Ambiental, la certificación de la Norma ISO14001 y la actualización de Política Ambiental. Se desarrollaron foros de responsabilidad ambiental en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y en materia de ordenamiento ambiental, se implementó la Estrategia de Islas y Riberas del Lago Gatún, se levantó una línea base y se capacitaron 64 policías y 300 consultores ambientales.

El Programa de Monitoreo de Efluentes Corporativos, estableció en el 2014 una línea base para la verificación de las condiciones de la infraestructura sanitaria, en correspondencia con los nuevos proyectos de alcantarillado sanitario y pluvial implementados por la ACP. En el Programa Monitoreo de Aguas Totales, se

realizaron 163 inspecciones ambientales preventivas para recomendar el cumplimiento de la legislación ambiental e identificar oportunidades de mejora.

El monitoreo en la Planta Termoeléctrica de Miraflores indicó un 100 por ciento de cumplimiento con la Norma 2610-EAC-112 para emisiones de fuentes fijas. Para las fuentes móviles, el 94 por ciento de vehículos a gasolina y el 96 por ciento de los vehículos a diésel, cumplen con la Norma. Este año, se inició el ajuste del Índice de Desempeño Ambiental Corporativo (IDAC), en materia de producción limpia, estandarizando, registrando y mejorando continuamente nuestro desempeño ambiental. Se incrementó el número de revisiones de Estudios de Impacto Ambiental (EIA), las Evaluaciones Ambientales Preliminares (EAP) y el Reconocimiento Inicial de Condiciones Ambientales (RICA), con recomendaciones para el monitoreo de ruido, rescate de fauna y mecanismos para la atención de quejas de la población.

Cien años

de energía en el Canal de Panamá y continuamos apoyando

La generación de energía para el Canal de Panamá ha sido parte importante para garantizar la confiabilidad de su operación; también es un aporte crucial para el país durante las crisis energéticas nacionales.

En el 2014, la ACP continuó innovando en el tema energético con la entrada en operación de 80MW provenientes de motores de dos tiempos adicionales a los 51MW provenientes de motores de cuatro tiempos y 35MW provenientes de turbinas de gas instalados en la Planta Termoeléctrica de Miraflores. El apoyo continuo e ininterrumpido que brindó la ACP al país con el suministro de energía eléctrica adicional, lo ayudó a superar la crisis energética del verano de 2014.

Sostenibilidad

Laboral





La Gente

El corazón del Canal de Panamá

Diez años de historia han pasado desde el momento en que se convirtió en realidad el sueño de unir los océanos. Esto solo fue posible gracias a la voluntad de los miles de actores que inspiraron cada una de las páginas escritas en los anales de la vía acuática.

La esperanza de inmigrantes que buscaban nuevas tierras, la lucha por el trabajo en desafío a la naturaleza, la búsqueda de ser partícipe de un acontecimiento histórico o tal vez el deseo de lograr prosperidad, entre otros factores, motivaron a gran cantidad de extranjeros que vinieron a tierras panameñas a laborar en la construcción de una de las obras más impresionantes del mundo y una de las maravillas de la ingeniería moderna.

El éxito de esta obra es testigo del esfuerzo y la tenacidad de trabajadores provenientes de diferentes lugares. Entre 1904 y 1913, período de trabajo arduo, un total aproximado de 56,307 personas trabajaron en la construcción del Canal de Panamá; 11,873 del continente Europeo, 31,071 de las Antillas, y 11,000 de los Estados Unidos.

La batalla contra la naturaleza para abrir esa ruta, a través del istmo panameño, y lograr el gran sueño de unir ambos mares no resultó una tarea fácil. Durante el período en que la obra fue llevada adelante por los Estados Unidos, se registraron 5,609 trabajadores muertos por enfermedades y accidentes. En el período francés, según un informe del doctor Gorgas (Cirujano General de la Armada de EEUU en aquel entonces), perdieron la vida 22,000 obreros durante la construcción del Canal. Las principales causas de fallecimientos fueron las enfermedades endémicas de la malaria y fiebre amarilla.



Pero la audacia y la determinación de esos hombres y mujeres por alcanzar ese sueño fue trascendental, y es por ello, que hoy forman parte de la gran historia del Canal.

Luego de conquistar cien años operando exitosamente y en la antesala de otra etapa de evolución de la vía, hablar de la gente del Canal permite recordar a aquellos que dieron su esfuerzo por hacer realidad esta obra, y también a todos los hombres y mujeres que han sido parte del manejo y administración a lo largo de la historia.

Este logro hace más fuerte el compromiso de sacar adelante una de sus más grandes responsabilidades: la creación del ambiente y cultura corporativa necesarios para que la organización siga avanzando con orgullo y eficiencia, como hasta el momento lo ha hecho.

Luego de cien años de historia, los hombres y mujeres que forman parte de la fuerza laboral del Canal de Panamá continuarán cumpliendo su propósito, administrar un canal ampliado que continúe aportando grandes riquezas a Panamá, y sea el orgullo no solo de los panameños sino del mundo entero.

Plantilla

laboral

El principal capital con el que cuenta el Canal son sus 10,016 colaboradores – 8,702 hombres y 1,314 mujeres – que trabajan para generar beneficios a todo un país, con un fuerte sentido de pertenencia y orgullo.

Empleados por género

	2012	2013	2014
Hombres	8,933 (87%)	8,805 (87%)	8,702 (87%)
Mujeres	1,329 (13%)	1,293 (13%)	1,314 (13%)

La plantilla laboral está compuesta por 8,079 trabajadores permanentes y 1,937 contratados temporalmente, ya bien sea para desarrollar un proyecto específico, como relevos o para participar en algún programa de desarrollo para estudiantes.

La tasa de rotación de 3.8 por ciento, aunque inferior a la del año fiscal anterior, se mantiene por encima de las tasas de rotación anual previas a la entrada en vigencia del Incentivo de Retiro Voluntario (IRV). Ello indica que se continúa facilitando la movilidad y el recambio generacional dentro de la empresa.

La igualdad de género es un compromiso en el Canal. Un 13 por ciento de la fuerza laboral es del género femenino. De estas, 152 mujeres ocupan puestos de dirección y mandos medios (ejecutivas, gerentes y supervisoras), destacando el hecho de que una mujer es la líder del proyecto insignia del país, el de la Ampliación del Canal. De igual manera, 1.5 por ciento de la fuerza laboral está





constituido por mujeres que trabajan en ocupaciones desempeñadas tradicionalmente por hombres. La ACP también cuenta con hombres en puestos no tradicionales para ellos, como lo son los de Especialista de Recursos Humanos en Sitio y Enfermero.

La cultura laboral de la empresa se enriquece con la diversidad del capital humano que lo conforma. Si bien es cierto, un 78 por ciento de la fuerza laboral está constituida por panameños originarios de las provincias de Panamá y Colón, se resalta el hecho de que un 21.7 por ciento de la misma, representan a panameños que provienen y representan en su totalidad al interior del país, inclusive a la Comarca Guna Yala. Solo un 0.3 por ciento son trabajadores que provienen del extranjero y que formaban parte de la fuerza laboral antes de la transferencia del Canal a manos panameñas.

Potenciando

el talento

El capital humano es y seguirá siendo el recurso fundamental que mueve el gran engranaje del Canal de Panamá. Su evolución a lo largo de la historia, en sus diversas características, es el resultado de una gestión estratégica de recursos humanos que ha formado y transformado la realidad y los modos de hacer en la organización, forjando las bases para que el comportamiento de los colaboradores sea coherente con la misión, visión y valores de la empresa.

En la ACP los colaboradores son la base del éxito, y por ello es prioritario brindarle oportunidades atractivas de desarrollo personal y profesional. Buscamos tener un equipo integrado por profesionales y técnicos con un profundo sentido de responsabilidad por el trabajo y el desarrollo de Panamá; personas con sentido de liderazgo,

respetuosas, cercanas con sus equipos de trabajo, que procuren contar con espacios de diálogo, participación, integración y esparcimiento.

La profesionalización del recurso humano es fundamental para crecer y alcanzar liderazgo en la industria. El desarrollo continuo de la gente, ha permitido proveer las herramientas y políticas para que trabajen motivados y cumplan sus labores de manera eficiente, segura y en consistencia con su vida personal y familiar, formando así a profesionales de alto desempeño.

Se ha utilizado un enfoque para el desarrollo de líderes, con el convencimiento de que en las organizaciones del mañana, el liderazgo es un factor actitudinal de cada uno de los colaboradores, y es el determinante absoluto del éxito o fracaso de los objetivos organizacionales.

Durante el año fiscal 2014, se trabajó este aspecto con 98 gerentes, 333 supervisores y capataces y 176 líderes, y se enfatizó el desarrollo en temas de liderazgo personal y el fortalecimiento de conocimientos sobre recursos humanos.

Distribución de hombres y mujeres por puesto de supervisión

Año	Nivel de Supervisión	Hombres	Mujeres	Total
2012	Ejecutivos/Gerentes	87	32	119
	Supervisores/Líderes	987	129	1116
	No supervisa	7859	1168	9027
	Subtotal	8933	1329	10,262
2013	Ejecutivos/Gerentes	90	29	119
	Supervisores/Líderes	935	124	1059
	No supervisa	7780	1140	8920
	Subtotal	8805	1293	10,098
2014	Ejecutivos/Gerentes	88	32	120
	Supervisores/Líderes	918	120	1038
	No supervisa	7696	1162	8858
	Subtotal	8702	1314	10,016





La planificación de la sucesión es crítica para el desarrollo del liderazgo y la continuidad de la empresa. Para facilitar la detección de los líderes del futuro, durante el año fiscal 2014 se fortaleció la metodología del Programa de Sucesión y se definieron las herramientas que facilitan la identificación del talento clave. Para asegurar el desarrollo de habilidades de los individuos identificados, se estructuraron planes especiales de carrera que permiten la inmersión total de los participantes en el ADN del liderazgo empresarial del Canal.

El desarrollo técnico sigue siendo medular para garantizar que el relevo generacional en puestos artesanales-operativos, cuente con una mano de obra especializada y calificada. En estos 100 años el Canal ha pasado de ofrecer capacitación técnica exclusivamente para la plantilla laboral del Canal, a estimular el ámbito de la formación técnica/artesanal en nuestro país, se ha reclutado a jóvenes, con vocación para estas labores, ofreciéndoles una formación y experiencia práctica en su ámbito de estudios. También se les apoya con un subsidio económico para sufragar sus gastos académicos y de transporte. Durante el año fiscal se logró el desarrollo profesional de 212 participantes a través de los programas corporativos Panamá Crece, dirigido a jóvenes, y de Desarrollo Técnico Artesanal y Movilidad Ascendente dirigido a personal con una base de experiencia. Así mismo el desarrollo de las áreas marítima, industrial y de seguridad, concluyeron el año con 13,301 instancias de capacitación.

La evolución del Canal, también ha sido acompañada con una evolución en su enfoque de desarrollo humano. En estos años se ha transformado la capacitación en un motor de gestión humana estratégico, evolucionando del concepto de centro de capacitación, hacia el de una universidad corporativa. Con el lema *¡Inicia tu jornada de aprendizaje virtual, no dejes que el futuro te alcance,*

alcanza hoy tu futuro!, este año fiscal 2014 se puso en marcha el Aula Virtual de la Universidad Corporativa de la ACP, que complementa los esfuerzos de formación en sitio y facilita el diseño de planes de desarrollo individual de los trabajadores.

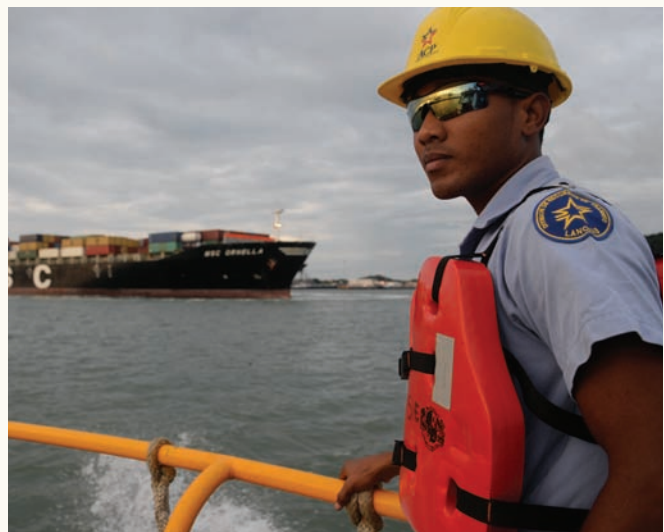
El enfoque multifacético para el desarrollo del capital humano, que va desde programas globales de liderazgo, complementado por la capacitación virtual, técnica, artesanal, hasta la gestión de becas, con las que ya hemos cosechado los frutos de tres trabajadores que se han graduado de maestrías en Ingeniería Geológica de la Universidad Complutense de Madrid, en Ingeniería Mecánica y Ciencias en Automatización y Control de la Universidad de Newcastle, Inglaterra, permite proveer de interesantes oportunidades de crecimiento personal y profesional a muchos colaboradores. Esto ha facilitado el intercambio de las mejores prácticas y fortalecido las capacidades de ejecución de metas cada vez más retadoras en el Canal.

Además, este año se logró que dieciocho instructores/especialistas de capacitación y desarrollo obtuvieran su Certificación en Diseño de Cursos de la prestigiosa entidad ADEN Business School en miras a fortalecer la Universidad Corporativa de la ACP.

Trabajadores

con el sello Canal de Panamá: La Ruta

Para ser exitosos como empresa, no basta con el compromiso de los ejecutivos. Es necesario esparcir la visión y la motivación en toda la organización, viralizarla, cultivarla, y generar las condiciones necesarias para sembrar y recoger los frutos del compromiso asumido por todos. Esto se logra con trabajadores alineados,



motivados y con un alto sentido de pertenencia y orgullo. El programa diseñado para tales fines, llamado Identidad Canalera, culminó exitosamente su segundo año, abarcando a 1,033 colaboradores; también fue lanzado el módulo virtual que facilitará la capacitación y conexión de un mayor número de trabajadores con la empresa.

Evaluación

de desempeño

La mejora continua es una constante en los procesos de la organización, por lo que la revisión permanente de los mismos y la constante evaluación del recurso humano, nos permite mejorar nuestros resultados. Es por ello, que en la ACP se cuenta con un Sistema de Evaluación de Desempeño que cubre el 100 por ciento de la plantilla laboral y que permite identificar las temáticas donde el personal requiera un mayor desarrollo en relación a los focos estratégicos.

Cuidado

y seguridad

En el Canal, el cuidado y la seguridad de los colaboradores constituyen la máxima prioridad. Los programas de salud, seguridad y bienestar se realizan de forma integrada, priorizan la protección de la vida y el bienestar personal y están basados en una cultura de prevención. Esto se logra por medio de controles de riesgos e impactos, garantizando el cumplimiento de requisitos legales y el alineamiento con estándares universales que regulan la materia.

Este año, se logró la reducción de accidentes y días perdidos por causa de incapacidad. Por segundo



año consecutivo, no se reportó ninguna víctima mortal relacionada con el trabajo. El 17 por ciento de la plantilla laboral participó del Programa de Seguridad Siempre Alerta, Siempre Activo.

Con relación a la gestión de Salud y Bienestar Integral, se realizaron 5,162 audiometrías, en las clínicas se contabilizaron 12,243 consultas diarias, 3,764 exámenes físicos y 366 instancias de primeros auxilios.

Ahorro

previsional y retiro voluntario

Es un hecho conocido que es necesario complementar el actual sistema de cotización para gozar de una mejor jubilación. Frente a esta realidad, la ACP motiva el ahorro en sus colaboradores y cuenta con un Plan de Ahorro Voluntario, donde ellos han aportado, a la fecha, la suma





Empleados por unidad negociadora

	Permanente	Temporal	Total	Tipo
Bomberos	65	8	73	0.74%
Cap/ofic- cubierta	210	13	223	2.26%
Ingenieros Marinos	161	33	194	1.96%
No Profesionales	6,396	1,603	7,999	81%
Profesionales	173	9	182	1.84%
Prácticos	276	0	276	2.8%
Excluidos	767	158	925	9.4%
Total	8,048	1,824	9,872	

Actualmente, el 90.6 por ciento de la dotación total de la ACP está cubierto por alguna de las seis unidades negociadoras constituidas para representar los mejores intereses de los trabajadores dentro la empresa.

Para el siguiente año fiscal se abre el marco para negociar convenciones colectivas con los representantes exclusivos de cuatro unidades negociadoras lo cual permitirá fortalecer el compromiso de la fuerza laboral y la competitividad del Canal frente a los nuevos retos.

Solicitudes de información

Durante el año fiscal 2014 se recibieron (581) solicitudes de información.

81 están en la categoría de pensiones alimenticias y todas han sido respondidas a los juzgados de familia.

500 están en la categoría de solicitudes en general (sindicatos, empleados, entidades gubernamentales y público en general). De estos 436 han sido resueltos y 64 están en espera de información y revisión para responder a los solicitantes.



de B/.6,350,718.93. Esta suma representa los ahorros de aquellos que han acogido esta iniciativa y además evidencia el éxito de la misma entre la fuerza laboral.

Además, la ACP continúa con la ejecución del Programa de Incentivo de Retiro Voluntario (IRV), que permite la desvinculación responsable de los colaboradores que llegan a la edad de jubilación.

Este programa permite retirarse de la empresa con el respaldo de una compensación económica adicional, una vez decidan acogerse a la jubilación establecida por la Caja del Seguro Social. En el año fiscal 2014, el 78 por ciento de los colaboradores con edad de jubilación, aceptaron retirarse de la empresa y así recibir este beneficio.

Relacionándonos

con nuestros trabajadores

La ACP privilegia las relaciones abiertas, informadas y sinceras con sus colaboradores basadas en la confianza como eje principal. Sobre estos fundamentos, ha cultivado una relación sustentada en pilares importantes como lo son el respeto a las personas, el compromiso con el desarrollo personal y profesional, el apego normativo legal y el respeto absoluto para las normas que rigen las relaciones laborales en el Canal, así como la legitimidad de las organizaciones gremiales.

Indicadores

Capital humano

Año fiscal	2012	2013	2014
Permanentes	8,564	8288	8,079
Temporal	1,698	1810	1,937
Total	10,262	10,098	10,016

Año fiscal	2011	2012	2013	2014
Tasa de Rotación	2.6%	1.9%	6.1%*	3.8%

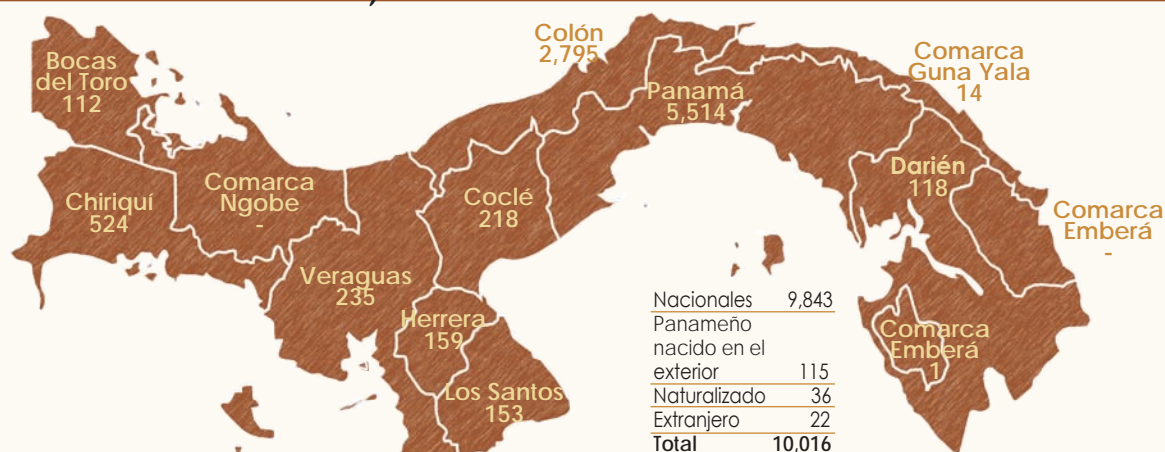
*La entrada en vigencia del Programa de Incentivo por Retiro Voluntario ha impactado en el aumento de la tasa de rotación.

Edad promedio de los permanentes	48
Edad promedio de los temporales	36

INDICADOR	2012	2013	2014
Índice de severidad de accidentes (días promedio de ausencia por incapacidad)	23.99	25.16	23.37
Número de Víctimas mortales relacionadas con el trabajo	1	0	0

Gestión de Salud y Bienestar Integral	
Audiometrías	5162
Consulta Diaria	12243
Examen físico	3764
Primeros auxilios	366

Empleados por provincia o lugar de origen



	Mujeres	Hombres	Total
Empleado según nivel educativo	1,293	8,805	10,098
Menos de secundaria	2	604	606
Secundaria o vocacional	105	4,242	4,347
Universidad incompleta	148	725	873
Título universitario	459	2,225	2,684
Posgrado o maestría	595	890	1,485
Doctorado	5	16	21

Programa	2011	2012	2013	2014
Premio Inmediato	4,094	4,222	4,501	5,333
Premio por Acto o Servicio Especial	789	759	767	925
Premios de Seguridad	559	760	210	73
Premios por Años de Servicio	1,690	1,665	1,849	1,524
Premios por Sugerencias (implementadas)	29	8	11	1
Premio por Servicio Distinguido	1	1	4	0
Premio por Servicio a la Excelencia Rodolfo Lammie	1	1	1	1
TOTAL	7,163	7,416	7,343	7,857

Mujeres en puestos no tradicionales

Año	No. de Mujeres	Aumento/Disminución
2008	123	26
2009	124	1
2010	126	2
2011	141	15
2012	155	14
2013	146	-9
2014	153	+7

Área de Desarrollo	AF-11	AF-12	AF-13	AF-14
Capacitación Marítima	2,357	2,863	2,993	2,399
Capacitación Industrial y de Seguridad	13,011	8,796*	10,942	10,295
Capacitación de Desarrollo Profesional	19,877	18,613	14,552	11,533

Sostenibilidad

Responsabilidad social





Las buenas prácticas de responsabilidad social en el Canal de Panamá son parte de una estrategia de sostenibilidad, que proporciona un marco para la gestión y permite identificar nuevas oportunidades de negocio, mejorar relaciones con los grupos de interés, fortalecer la reputación de la empresa y mejorar el rendimiento económico, a la vez que genera instancias para la creación de valor social y ambiental.

Esta estrategia se encuentra inmersa transversalmente a la organización, impulsando entusiasmo, conciencia y alineamiento para responder a las más altas expectativas de los colaboradores, la comunidad, los proveedores, los clientes y el Estado.

Los aportes durante este periodo en materia de gobernanza, derechos humanos, prácticas laborales, prácticas justas de operación, desarrollo de la comunidad y voluntariado corporativo, expuestas en los diferentes capítulos de este informe, son resultado del compromiso de la empresa de contribuir mediante un comportamiento ético y transparente, a impulsar la creación de valor en todos sus grupos de interés.

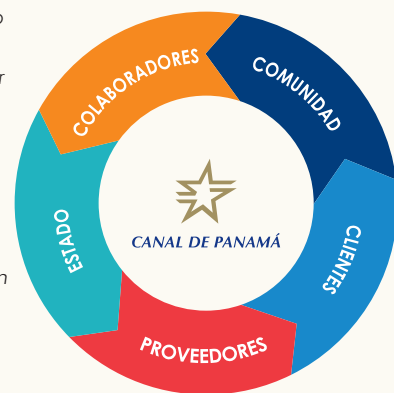
Clientes: Mejorar las relaciones con los clientes brindando un servicio confiable y seguro, manteniendo abierto los canales de comunicación.

Colaboradores: Garantizar el bienestar laboral, brindar oportunidades de crecimiento y desarrollo de los empleados y fortalecer la cultura ética de la ACP.

Comunidad: Contribuir al desarrollo integral social de las comunidades a través de la transferencia de conocimientos y la ayuda participativa de la organización.

Estado: Mantener los aportes al país para contribuir con el desarrollo de Panamá, incluyendo la integración efectiva con la comunidad e instituciones públicas y privadas.

Proveedores: Promover la diversidad en el proceso de contrataciones y supervisar el cumplimiento de los proveedores en cuanto a calidad y conducta ética.





Gobernanza

La transparencia, la rendición de cuentas y la ética son el cimiento de una empresa que se debe a la sociedad panameña, y que permite el libre acceso a la información para que esta pueda ser revisada y analizada por todas las partes interesadas. El Canal de Panamá es reconocido por ejercer una administración transparente y por comunicar de forma clara y oportuna sus acciones a la nación panameña y al público en general. Anualmente, el Canal es auditado por auditores internos, externos y por la Contraloría General de la República.

La gobernanza del Canal de Panamá se aplica mediante una gestión participativa, ética y transparente y en consideración a los distintos grupos de interés a los cuales sirve la organización, previendo equidad e inclusión en áreas de particular sensibilidad, así como efectividad y eficiencia en el funcionamiento del Canal de Panamá y sus actividades y servicios conexos, preservando el ambiente y los recursos hídricos de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Derechos humanos

Durante este periodo, el Canal de Panamá se unió a los esfuerzos realizados a nivel nacional para la erradicación del trabajo infantil, logrando concientizar a los colaboradores, proveedores y a la comunidad sobre los efectos negativos e irreversibles de una niñez trabajadora.

Igualmente, se capacitó a colaboradores y proveedores sobre los treinta Derechos Humanos fundamentales, y se recalcó el requisito indispensable de que todos los proveedores deben validar su compromiso con el respeto a los derechos humanos antes de participar en las licitaciones públicas de la empresa, con miras a prevenir vulneraciones en la cadena de valor.

Prácticas

justas de operación

El Canal de Panamá incorporó durante el segundo semestre del periodo, criterios que previenen la vulneración de los derechos humanos en el 100 por ciento de las compras y contrataciones que la empresa realice a través de su cadena de valor. Así mismo, se contemplaron distintas instancias de capacitación, las cuales fueron dictadas en conjunto con SUMARSE, la Fundación ICCO y la Embajada de los Países Bajos. Colaboradores de diez empresas aprendieron en detalle sobre los principios del Pacto Mundial, Derechos Humanos, Prácticas Laborales, Medio Ambiente y Prácticas Anticorrupción, además de las mejores prácticas en materia de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) durante cinco sesiones con expertos nacionales e internacionales.





Desarrollo de la comunidad y voluntariado corporativo

La red de voluntarios del Canal de Panamá participó en más de cuarenta actividades durante el año fiscal 2014. Más de 1,300 voluntarios participaron en múltiples instancias a lo largo del año y acumularon un total de 21,733 horas de voluntariado.

Los voluntarios corporativos se involucraron en actividades para el desarrollo de las diferentes comunidades dentro y fuera de la Cuenca del Canal de Panamá. Durante el primer trimestre del periodo, se rehabilitó el puente de la comunidad de Boquerón, provincia de Colón; se rehabilitó la infraestructura de la Escuela de La Bonga en el distrito de Capira, provincia de Panamá Oeste; además, participaron en múltiples actividades de Olimpiadas Especiales, y apoyaron, actividades de recaudación de fondos para niños que padecen de leucemia y cáncer.

En el segundo trimestre, más de 300 voluntarios del Canal de Panamá, ávidos de compartir con los niños la alegría y la ilusión propias de las fiestas de fin de año, se organizaron para llevar a 23 comunidades el espíritu de la navidad. En enero, los voluntarios compartieron el orgullo de poner su granito de arena para la obtención de un récord Guinness durante la actividad familiar Pintemos los 100 años del Canal, que logró convocar a más de 5,000 niños panameños que pintaron sobre el mismo lienzo simultáneamente, obteniendo así el récord mundial para nuestro país. En este mismo trimestre, los voluntarios también realizaron un convivio con los niños del Hogar del Divino Niño, una casa temporal para niños maltratados.

Durante el tercer trimestre del periodo, los voluntarios participaron en ferias de reciclaje, siembra de plantones en áreas deforestadas y caminatas comunitarias para la eliminación de criaderos de mosquitos portadores de enfermedades. Durante el mes de junio, se realizó el Campamento Niños al Canal, con una participación de más de 550 voluntarios para atender a los más de 200 niños provenientes de escuelas de todas las regiones del país.

Además, se trabajaron varias jornadas para la rehabilitación de la infraestructura sanitaria y estructural de la Escuela de Cuipo, provincia de Colón y se participó como personal de campo en las competencias de atletismo y natación de Olimpiadas Especiales.

Durante el último trimestre del año, se realizaron varias jornadas para la construcción de un nuevo centro para la educación preescolar de los infantes de la comunidad de Cuipo, en Colón. También se realizaron convivios con los pacientes del Instituto Oncológico de la Fundación Amigos con niños de Leucemia y Cáncer, y con los menores que viven con el VIH del Albergue María; además, se participó en la limpieza del Parque Natural Metropolitano; en la limpieza submarina de la playa de Cacique, provincia de Colón y en la XXIII Limpieza Nacional de Playas, Ríos y Costas.





Igualmente, se participó en la rehabilitación de la Escuela y el Centro Familiar y Comunitario de Educación Inicial (CeFaCEI) de Santa Rosa, provincia de Colón.

Durante el año, colaboradores voluntarios participaron como tutores académicos en los programas de Nivelación Académica del Canal de Panamá, para apoyar a otros compañeros de trabajo a terminar sus estudios de escuela primaria, pre-media y media. También, el voluntariado corporativo participó en jornadas de clínicas de baloncesto enfocadas en valores durante casi todos los fines de semana del año, para brindarle a los jóvenes en riesgo social de la ciudad de Colón una oportunidad de sano esparcimiento y crecimiento personal.

Centenario del Canal

Un año para recordar como panameños

Durante este año 2014, el Canal de Panamá celebró orgulloso sus cien años de vida. Diversos eventos, tanto internos como a nivel nacional, conmemoraron este magno acontecimiento.

La construcción del Canal trajo consigo una variedad cultural. Una gran cantidad de hombres y mujeres vinieron al istmo procedentes de diversas partes, a construir el sueño de muchos: una ruta que permitiera el paso del océano Pacífico al Atlántico. Vinieron de Francia y España, de Cuba, Italia, Grecia, Armenia, Estados Unidos, de las Antillas, Barbados, Guadalupe, Martinica, Jamaica, Trinidad, Curazao, St. Kitts, San Cristóbal, Santa Lucía, San Vicente, Granada, Costa Rica y Colombia.

Y para conmemorar estos cien años, muchos visitantes, tanto nacionales como extranjeros, aprovecharon para visitar la vía interoceánica y así dejar también su huella en este Centenario del Canal.

La actividad de los centros de visitantes de Miraflores, de las esclusas de Gatún y del Centro de Observación de la Ampliación registró un aumento de visitas de 11 por ciento con asistencia de 982,392 personas, la mayor cantidad registrada desde que el Canal abrió estas instalaciones. De ese total, el 30 por ciento fueron visitantes nacionales y el 70 por ciento extranjeros. Esta asistencia representó un ingreso de B/.6.7 millones.

Asimismo, jóvenes estudiantes y grupos de interés entraron en contacto directo con el Canal en este centenario a través del programa El Canal de Todos; que registró una participación de 12,933 personas con visitas guiadas, tanto durante el tránsito parcial, a bordo del buque Atlas, como en los centros de visitantes.

Aprovechamos la plataforma de comunicación digital del Canal de Panamá, formada por sus sitios web y canales de redes sociales, para potenciar los mensajes de la empresa en torno a los ejes temáticos del Centenario del Canal.

Esta estrategia contribuyó a posicionar la identidad de la empresa en este tipo de comunicación, como lo evidencia el crecimiento de la comunidad de seguidores del Canal de Panamá en redes sociales, la cual aumentó 231 por ciento; de 108 mil seguidores en 2013, a más de 250 mil en 2014.

Una campaña publicitaria que reflejó cómo durante un siglo el Canal de Panamá ha sido sinónimo de aspectos como diversidad cultural, innovación, conectividad del mundo, salud y fuente de orgullo para nuestro país, inició en el mes de julio, a través de afiches y videos. Producto de un casting entre cientos de colaboradores, varios canaleros fueron seleccionados para formar parte de la campaña, cuyo lema era: "100 años Compuertas Abiertas".





Por primera vez en la historia del verano canalero, más de 60 mil personas se dieron cita en el paseo El Prado, en un escenario lleno de arte, música, teatro y actividades para grandes y chicos. La obra de teatro Shrek, un espectáculo que recorrió las tradiciones musicales de nuestro país, con trovadores y acordeonistas, además del garbo y gala del Conjunto Folclórico del Canal de Panamá; juegos y actividades para niños, al igual que música para todos los gustos, de la que sobresale el artista internacional Juan Luis Guerra, celebraron de manera diferente estos primeros cien años de vida del Canal.

Y al conmemorar los 50 años de la Gesta del 9 de Enero, el Canal de Panamá rindió homenaje a la bandera panameña, que en manos de los estudiantes institutores de 1964, fue protagonista de aquellos sucesos que dieron pauta para el inicio de las negociaciones para la transferencia del Canal.

Por gestión del Canal de Panamá, la bandera de estos incidentes fue restaurada y presentada al país en una emotiva ceremonia.

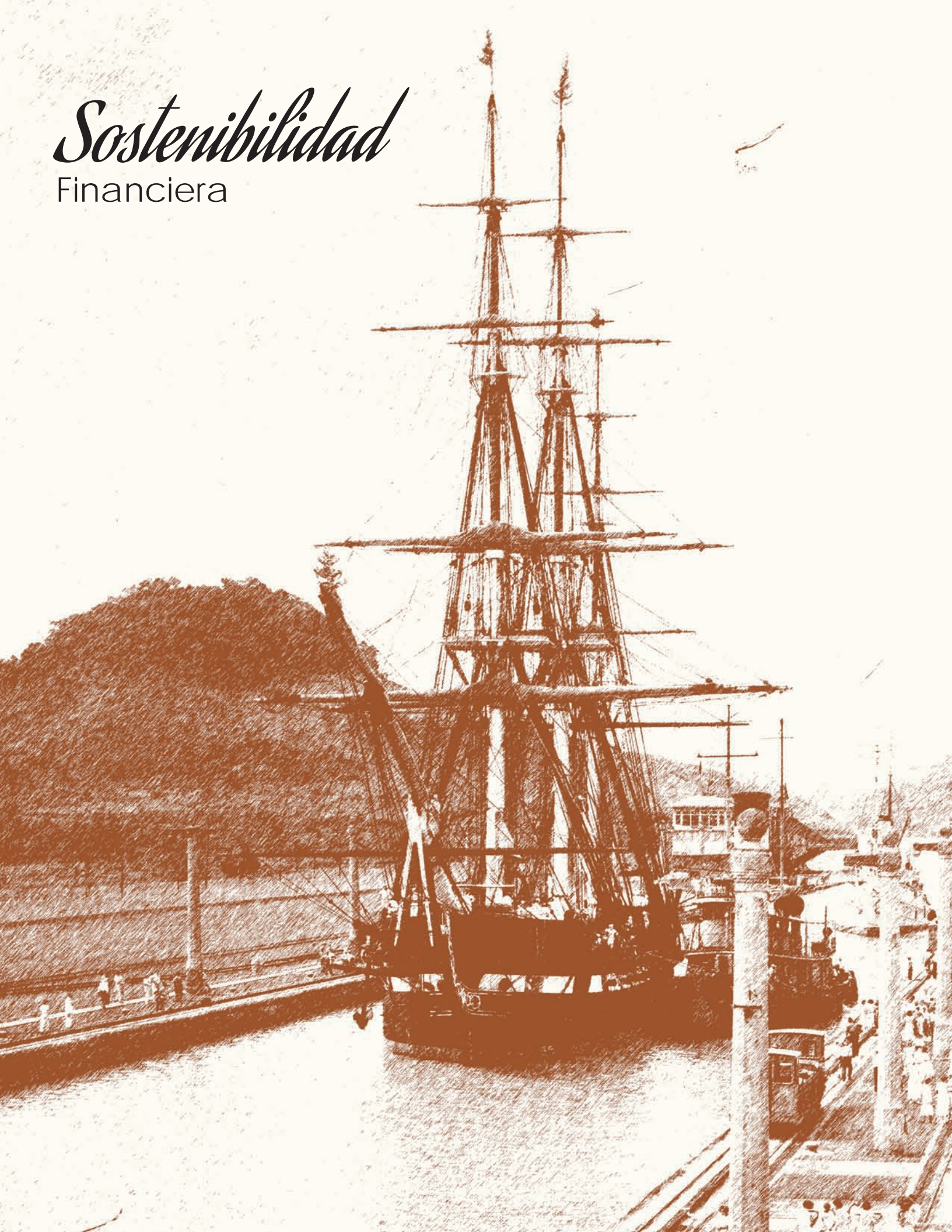
Durante el año fiscal 2014 los medios de comunicación sacaron a la luz pública más de 10,000 notas y artículos sobre el Canal de Panamá, de los cuales el 87 por ciento fueron positivos.

Secciones operativas, como Dragado, Señalización Marítima, Energía, Control y Respuesta a Contaminación, Bomberos y Prácticos celebraron un siglo de operación continua y eficiente.



Sostenibilidad

Financiera





Antecedentes históricos

Un 14 de agosto, el Canal de Panamá abrió sus compuertas al mundo, con el tránsito del vapor Ancón, evento que fue opacado por el estallido de la Primera Guerra Mundial el 4 de agosto de 1914. No fue hasta el 4 de diciembre de 1915 cuando en San Francisco, California se celebra una gran Feria Internacional donde se conmemora el monumental esfuerzo que representó la construcción de esta magna obra de ingeniería.

Desde su apertura en 1914, la ruta comercial por el Istmo creció en importancia, revitalizando la vocación de Panamá como país de tránsito. El Canal de Panamá conecta al mundo, acortando las distancias, tiempo y costos de transporte entre los centros de producción y consumo. Hoy, el Canal de Panamá es sinónimo de conectividad, gracias a las 144 rutas marítimas que aquí convergen y que tocan a 1,700 puertos en más de 160 países.

Durante un siglo, el Canal de Panamá ha ofrecido sus servicios a la industria marítima internacional, impulsando el progreso, desarrollo y crecimiento de Panamá. A lo largo de su vida republicana, los diversos convenios y tratados celebrados, situaban al Canal como centro protagónico de dichas negociaciones, cada uno de los cuales resultó en mayores beneficios económicos para Panamá. Entre estos tratados cabe mencionar los siguientes:

- Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903: el gobierno de los Estados Unidos conviene pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares (US\$10,000,000) en moneda de oro de los Estados Unidos una vez se efectuara el canje de las ratificaciones del convenio, así como una anualidad durante la vida del Convenio de doscientos cincuenta mil dólares (US\$250.000) en monedas de oro de los Estados Unidos.

- Tratado General de Amistad y Cooperación de 1936: se gestionó un aumento a cuatrocientos treinta mil dólares (US\$430,000) la anualidad que el Gobierno de Estados Unidos daba al Gobierno de Panamá.
- Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación de 1955: aumenta la anualidad a un millón novecientos treinta mil dólares (US\$1,930,000), y se logra la recaudación del impuesto sobre la renta de los empleados panameños o residentes bajo jurisdicción panameña que trabajaban en agencias de la Zona del Canal, para ser entregados al gobierno de Panamá. Entre las disposiciones se establecen aumentos de US\$2.1 millones de dólares y US\$2.33 millones de dólares en los años 1972 y 1973, respectivamente.
- Tratados del Canal de Panamá y el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá de 1977: se abrogan y sustituyen los tratados anteriores. El nuevo tratado dispone los siguientes pagos a la República de Panamá:
 - a) Anualidad fija por US\$10 millones de dólares provenientes de los ingresos del Canal;
 - b) Suma anual de hasta US\$10 millones de dólares adicionales, cuando dichos ingresos excedían los gastos de la Comisión del Canal;
 - c) Pago anual de una cantidad proveniente de los ingresos del Canal, calculada a una tasa de 30 centavos de dólar por cada tonelada neta cobrada a las naves que transitan el Canal;
 - d) Pago anual de US\$10 millones de dólares por servicios públicos.

Durante el siglo XX, el Canal marcó numerosos hitos que han dado momentos de gloria y satisfacción, como sus primeros 100,000 tránsitos en 1939, o llegar al primer millardo de toneladas de carga en 1959, o cuando en 1985 y 1991 alcanzamos aportes acumulados al Tesoro Nacional de B/.500 millones y B/.1,000 millones, respectivamente.

Historia

AF 1914	Inauguración del Canal de Panamá, con el tránsito oficial del Vapor Ancón
AF 1918	Inician proyectos de mejoras al Canal: remoción de materiales debajo de las Esclusas de Miraflores, ensanche del canal y remoción de un banco de tierra elevado que obstruía la visibilidad en un punto donde cruzan los barcos en dirección norte y sur, al norte de las Esclusa de Pedro Miguel.
AF 1936	Aumento a cuatrocientos treinta mil dólares (US\$430,000) la anualidad que el Gobierno de Estados Unidos debía dar al gobierno de Panamá.
AF 1955	Aumento a un millón novecientos treinta mil dólares (US\$1,930,000) la anualidad que el gobierno de Estados Unidos debía dar al Gobierno de Panamá.
AF 1959	El Canal alcanzó el primer millardo de toneladas de carga con ingresos de US\$941.7 millones. Se estableció la escala salarial única, independientemente de la nacionalidad del empleado.
AF 1974	Primer aumento de peajes desde que el Canal abrió al comercio mundial; aumentó sus tarifas en un 19.7 por ciento.
AF 1983	Sistema de reservación de tránsito de forma permanente; cargo adicional del 15 por ciento por tonelada bruta o un mínimo de B/.2,000 balboas.
AF 1988	Se autoriza la compra del seguro comprehensivo de riesgos múltiples que protegía la vía interoceánica.

AF 1996	Sistema de calendario de compras por internet.
AF 1999	Implementación del sistema electrónico de pago a los empleados, aplicando el pago por medio de transacciones por ACH (Automated Clearing House, por sus siglas en inglés) o cámara de compensación automática.
AF 2000	Se implementó el sistema financiero Oracle, lo cual ha permitido un manejo más eficaz de la información financiera del Canal.
AF 2002	Segunda etapa de incremento de la nueva estructura de peajes; aumento promedio en sus tarifas del 8 por ciento.
AF2005	Tercer aumento programado en la estructura de peajes, de 4.5 por ciento. Se implementa el Sistema de Licitación por Internet.
AF 2006	Se introduce el programa de descuento por pronto pago.
AF 2007	Inicia el Programa de Ampliación del Canal de Panamá.
AF 2008	Se implementó el sistema de costeo por actividades (ABC). ACP supera por primera vez la marca de los B/.2,000 millones de balboas de ingresos totales. ACP obtuvo una calificación prospectiva de grado de inversión A2, por encima del techo país A3, concedida por Moody's
AF 2009	ACP suscribe un Acuerdo Común de Términos, con 5 agencias multilaterales de crédito, por un monto de B/.2,300 millones, a un plazo de 20 años, para financiar parcialmente el Programa de Ampliación.
AF 2010	ACP ejecuta una transacción de cobertura de tasa de interés (Interest Rate Swap).
AF 2011	El Canal rompe record en cantidad de tránsitos realizados con 14,685.
AF 2012	El Canal de Panamá impuso una nueva marca de tonelaje al alcanzar 333.7 millones de toneladas transitadas. Se introduce el pago electrónico a proveedores.
AF 2013	La ACP se unió a la red SWIFT, una plataforma a través de la cual el mundo financiero ejecuta sus transacciones de negocio con rapidez, seguridad y confiabilidad.
AF 2014	El Canal rompe record en ingresos totales, con B/.2,649 millones.



Entre los hitos relevantes de la gestión financiera de ACP durante estos primeros cien años, se destacan los siguientes:

Administración y transferencia de riesgos

En cumplimiento a lo acordado en los tratados Torrijos-Carter, de transferir a la República de Panamá el Canal libre de pasivos, la administración de la antigua Comisión del Canal decidió solicitar ante el Congreso de los Estados Unidos una excepción para transferir a terceros parte de los riesgos del Canal. El Congreso aprobó esta propuesta, permitiendo que en 1987 se adquiriera un seguro comprehensivo de riesgos múltiples que protegía la vía interoceánica contra catástrofes que tuvieran un impacto significativo en los ingresos del Canal.

Más recientemente, previendo cualquier incidencia que pudiera interrumpir total o parcialmente las operaciones del Canal, la ACP gestiona la implementación de un sistema de Administración Integral de Riesgo y un plan de continuidad de negocio del Canal.

Calificación de riesgo y financiamiento

En 2008, la Autoridad del Canal de Panamá recibió por primera vez en su historia una calificación prospectiva de grado de inversión A2 por parte de Moody's Investor Services. Esta calificación supera la calificación de Techo de Riesgo País A3 de la República de Panamá (en moneda local y extranjera), y sitúa a la ACP en la categoría de grado de inversión, tomando en cuenta la contratación de hasta B/.2,300 millones de deuda estructurada no garantizada para el Programa de Ampliación.

Seguidamente, el Canal suscribe a inicios del año fiscal 2009, y por primera vez en su historia, un Acuerdo Común de Términos por dos mil trescientos millones de dólares (US\$2,300 millones) a un plazo de 20 años, con 10 años de gracia, para financiar parcialmente el Programa de Ampliación, cuya inversión asciende a cinco mil doscientos cincuenta millones de balboas (B/.5,250 millones). Este financiamiento se otorga sin garantía ni aval del Estado Panameño; tampoco queda sometido a compromisos de adquirir bienes y servicios de ninguna fuente en particular; los acreedores no intervendrán en la administración ni en el funcionamiento del Canal; y el préstamo no afectará los aportes del Canal al Tesoro Nacional. Una vez concluida la negociación del financiamiento parcial de la obra, el Canal ejecuta en 2010 una transacción de cobertura de tasa de interés, con la finalidad de mitigar la variabilidad de la tasa de referencia de este financiamiento. También ejecuta una transacción de cobertura del precio del diesel liviano, con la finalidad de neutralizar o mitigar los riesgos asociados a la fluctuación de este insumo utilizado en la operación del Canal.





Sistemas

de transferencias electrónicas

A finales de los años 90, el Canal se convierte en pionero en la implementación del sistema de pago a sus empleados por medio de transacciones a través de una cámara de compensación automática o Automated Clearing House (ACH, por sus siglas en inglés). Actualmente el 86 por ciento de los empleados recibe sus remuneraciones salariales por esta vía.

Dando un giro a mejores prácticas, en el año fiscal 2013 el Canal se une a la red Swift (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication), una plataforma en la que se llevan a cabo transferencias de fondos con rapidez, seguridad y confiabilidad. Con esta plataforma, el Canal consolidó y estandarizó las transferencias de fondos de tesorería, pagos de planilla y de proveedores, eliminando el riesgo operacional y posibilitando el poder trabajar con bancos alternos a menor costo. A la fecha emite el 98 por ciento de sus pagos en forma electrónica.

Igualmente, el Canal implementó el programa de descuento por pronto pago a inicios del año 2006, y desde su implementación ha generado beneficios por más de B/.2.5 millones.

Implementación

del Sistema de Licitación por Internet

El Canal lanza, en el año fiscal 2005, su Sistema de Licitación por Internet, con el cual publica en su sitio

Web todas sus licitaciones, notifica automáticamente a los proponentes sobre licitaciones de interés, y permite recibir las propuestas en línea. El sistema publica y notifica el estatus de todo el proceso, hasta la adjudicación del contrato, marcando un hito importante en cuanto al nivel de transparencia de ACP.

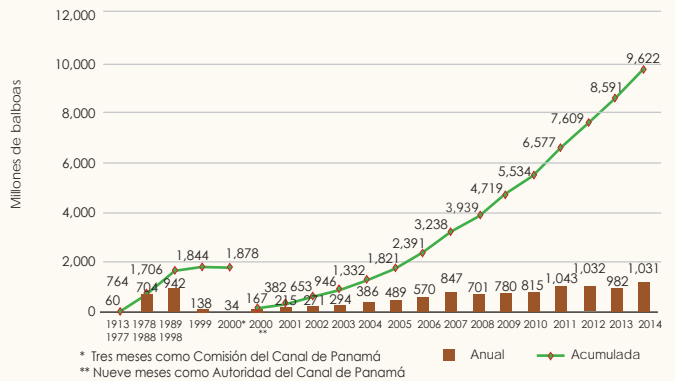
Resultado Financieros

Aportes

directos al Tesoro Nacional

Desde que la ACP tomó control de las operaciones de la vía interoceánica, el Canal ha entregado a la Nación más de B/.9,621.6 millones en aportes directos. Durante el año fiscal 2014, la ACP entregó al Tesoro Nacional B/.1,030.7 millones¹, un aumento del 5 por ciento respecto a los aportes directos del año fiscal 2013.

Aportes directos al Estado



¹ Los aportes directos al Estado se componen de: los excedentes aprobados por la Junta Directiva de la ACP para el año fiscal (B/.653.8 millones); los derechos por toneladas CP/SUAB, en concepto de las toneladas netas que transitan el Canal (B/.374.5 millones); y la tasa por servicios públicos prestados al Canal (B/.2.4 millones).

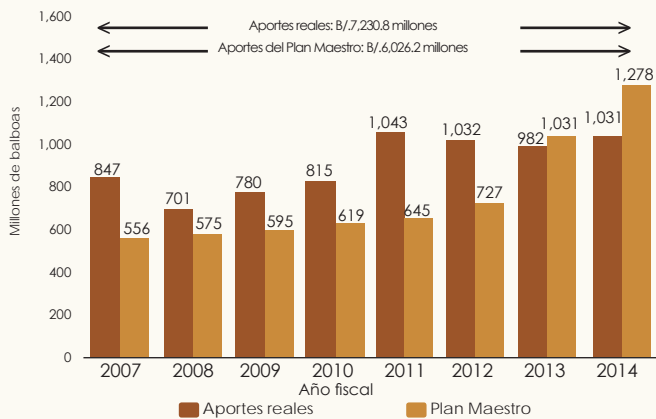




Desde el inicio del Programa de Ampliación del Canal en el 2007, los aportes totales al Estado suman B/.7,230.8 millones, unos B/.1,204.6 millones o 17 por ciento más que lo proyectado originalmente en el Plan Maestro del Canal de Panamá.

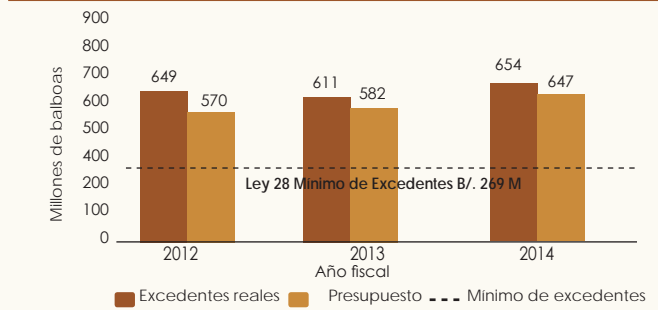
Total de aportes directos

Reales vs Plan Maestro del AF 2007 al AF 2014



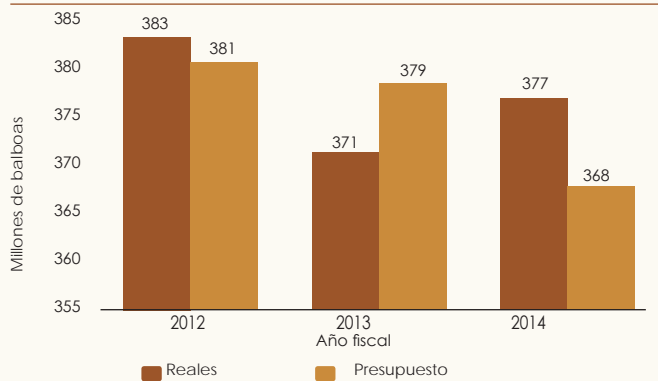
El Canal generó excedentes por B/.653.8 millones para el año fiscal 2014, lo que representa B/.7.2 millones más a lo dispuesto en la vista presupuestaria aprobada para el ejercicio fiscal 2014 de B/.646.6 millones. Estos excedentes sobrepasan en 143 por ciento el mínimo establecido por la Ley 28 del 17 de julio de 2006.

Excedentes Real vs presupuesto



El total de los derechos por tonelada CP/SUAB fue de B/.374.5 millones y la tasa por servicios públicos fue de B/.2.4 millones, aumentando en B/.9.2 millones el monto presupuestado producto del aumento en la demanda experimentada este año fiscal.

Derechos por toneladas netas y tasas por servicios públicos Real vs presupuesto



Aportes Indirectos

y otros aportes a la economía nacional

En adición a los aportes directos, el Canal realizó aportes indirectos al Estado en concepto de Impuesto Sobre la Renta, Seguro Social y Seguro Educativo por B/.169.4 millones. Otros aportes a la economía nacional por el orden de B/.1,517.6 millones resultan de salarios netos pagados a empleados y de compras de bienes y servicios a proveedores panameños.

Aportes Indirectos al Estado		Otros Aportes a la Economía	
Impuesto sobre la renta	B/.61.1	Salario neto a empleados panameños	B/. 370.8
Seguro Social	97.8	Compra de bienes y servicios a proveedores locales	1,146.8
Seguro Educativo	10.5		
Total	B/.169.4	Total	B/.1,517.6

Impacto

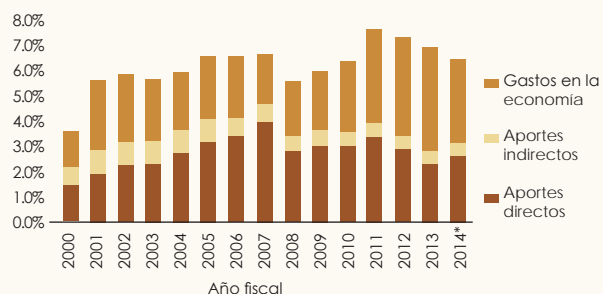
en la Economía del País

Durante la administración panameña, el Canal de Panamá ha inyectado más de B/.18,000 millones a la economía del país, entre aportes directos e indirectos al Estado, y otros gastos en la economía. Solo en el año fiscal 2014, su actividad inyectó B/.2,717.7 millones a la economía del país, lo que representa cerca del 6 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) corriente nacional.



Contribución del Canal

(Año fiscal, como porcentaje del PIB corriente)



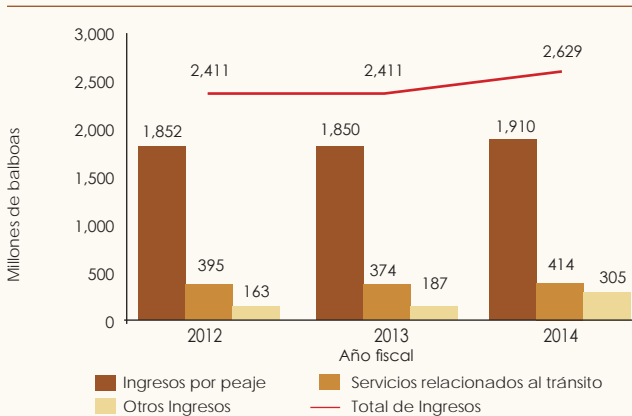
* Valor estimado





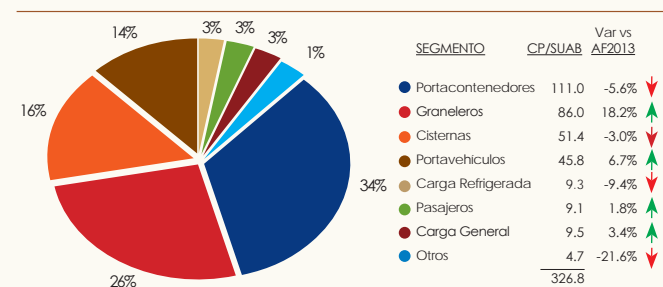
El año fiscal 2014 se caracterizó por una mejoría relativa de las principales economías del mundo, que tuvo su repercusión en el excelente desempeño operativo y financiero de la ACP.

Ingresos



El total de toneladas que transitaron el Canal aumentaron 2 por ciento comparado con el año fiscal 2013, principalmente por un aumento en los segmentos de buques graneleros (18.2 por ciento) y buques porta vehículos (6.7 por ciento), compensando la disminución registrada principalmente en los segmentos de buques con carga refrigerada (9.4 por ciento), buques portacontenedores (5.6 por ciento) y otros (21.6 por ciento).

Distribución de toneladas CP/SUAB por segmento



Ingresos y Gastos

El presupuesto para la vigencia fiscal 2014, que se extiende del 1 de octubre de 2013 al 30 de septiembre de 2014, proyectaba 319.4 millones de toneladas CP/SUAB (según el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), con ingresos totales de B/.2,543.6 millones, gastos por B/.915.2 millones y un total de aportes directos al Estado por B/.1,014.3 millones.

Al cierre del año fiscal 2014, se registraron 326.8 millones de toneladas CP/SUAB, ingresos totales de B/.2,629.2 millones, gastos por B/.926.9 millones y un total de aportes directos por B/.1,030.7 millones.



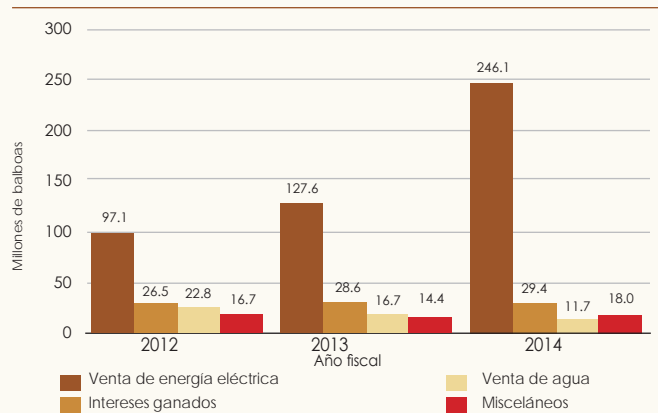
Los ingresos por peajes totalizaron B/.1,910.2 millones, unos B/.53.3 millones o 2.9 por ciento más que el monto presupuestado para el año fiscal 2014, y 3.3 por ciento más de lo facturado en el año fiscal 2013, debido al aumento de carga transitada, impulsada por la exportación de granos de Estados Unidos hacia Asia y Sudamérica y por una mejora relativa de las principales economías del mundo.

Los ingresos por servicios relacionados al tránsito representan 15.7 por ciento de los ingresos totales, aportando B/.413.7 millones para el año fiscal 2014. Este renglón muestra un aumento de 10.5 por ciento con respecto a lo facturado en el año fiscal 2013, principalmente por el aumento del servicio de reservaciones de tránsito.



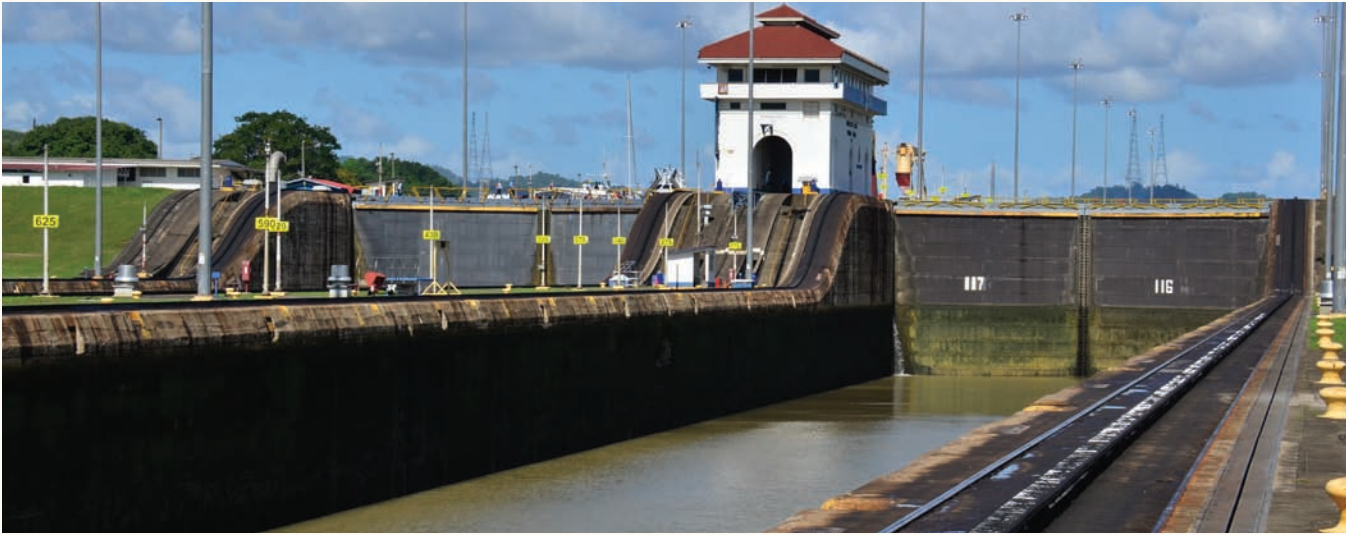
Otros ingresos

Energía, agua, intereses e ingresos misceláneos



El Canal generó en el año fiscal 2014 otros ingresos no relacionados al negocio de tránsito por la suma de B/.305.2 millones, lo que representa un aumento de 62.9 por ciento con respecto al año fiscal 2013. Entre estos destacan los ingresos por venta de energía eléctrica excedente a las necesidades del Canal, totalizando B/.246.1 millones, un aumento de B/.118.5 millones o 92.8 por ciento comparado al año fiscal 2013. Como resultado de la crítica situación energética del país durante los meses desde enero a mayo de 2014, la ACP aumentó su participación en el mercado eléctrico nacional, generando energía eléctrica vital para la economía del país. Por su parte, la venta de agua potable contribuyó con B/.29.4 millones, un aumento de 2.9 por ciento con respecto al año fiscal 2013, impulsado por una mayor demanda de las ciudades de Panamá, Colón y Sector de Panamá Oeste.



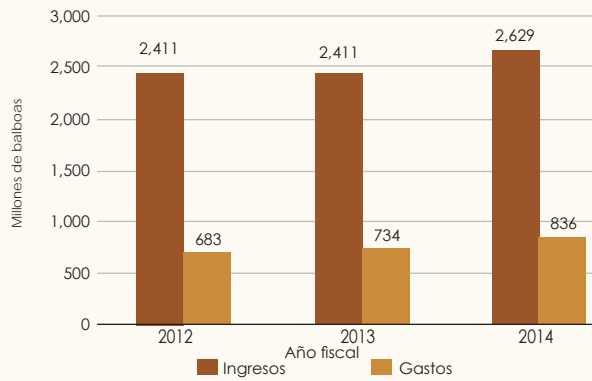


La administración de la liquidez aportó B/.11.7 millones en concepto de intereses ganados sobre depósitos a plazo fijo e inversiones en instrumentos financieros, B/.5 millones o 30 por ciento menos que el año fiscal 2013. Esto obedece principalmente al efecto neto de un aumento de B/.2.2 millones en el volumen promedio de liquidez y una disminución de B/.7.2 millones en el rendimiento promedio de la cartera. Cabe mencionar que el mercado financiero internacional siguió experimentando tasas de interés a la baja, tendencia que se mantuvo durante el año, impulsada principalmente por la política monetaria de la Reserva Federal de los Estados Unidos frente a un moderado ritmo de crecimiento económico en los Estados Unidos, desaceleración económica en Europa y China, precios de petróleo también a la baja y pronósticos de un débil crecimiento de la economía mundial.

Finalmente, los ingresos misceláneos culminaron el año fiscal 2014 en B/.18 millones, lo que refleja un aumento de 24.9 por ciento respecto al año anterior. Estos ingresos provienen de la operación de los centros de visitantes del Canal y de la comercialización de la capacidad instalada disponible de telecomunicaciones, concesiones de espacios y terrenos y la venta de bienes en desuso, entre otros.

El Canal terminó el año fiscal 2014 con ingresos totales B/.2,629.2 millones, un aumento de B/.217.9 millones o 9 por ciento contra el año fiscal 2013. Esto obedece principalmente a los ingresos de tránsito y de venta de energía eléctrica excedente para cubrir la demanda nacional.

Ingresos vs gastos

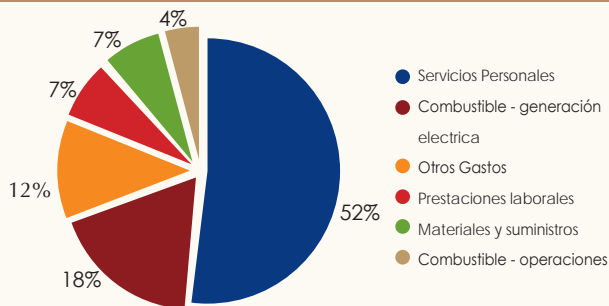




Gastos

Los gastos totales de operación del año fiscal 2014 resultaron en B/.835.6 millones (neto de depreciación), lo que equivale al 31.8 por ciento de los ingresos totales.

Distribución de gastos Año Fiscal 2013

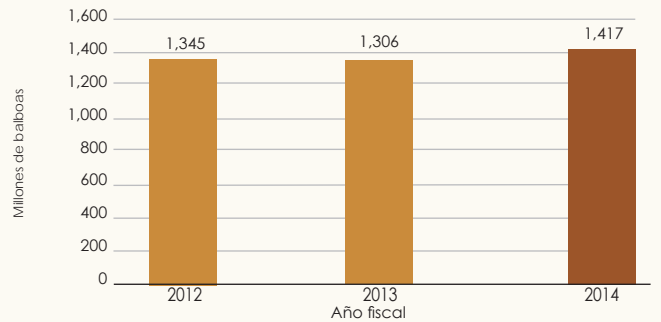


El aumento de B/.101.8 millones en los gastos totales, con respecto al año fiscal 2013, está asociado principalmente al incremento en el rubro de combustible de generación (B/.84.9 millones), utilizado por las unidades térmicas de la planta de Miraflores para atender la demanda del país.

Utilidad Operativa

La utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortizaciones (EBITDA) para el año fiscal 2014 alcanzó los B/.1,416.7 millones, un aumento de B/.110.5 millones o 8.5 por ciento con respecto al año fiscal 2013.

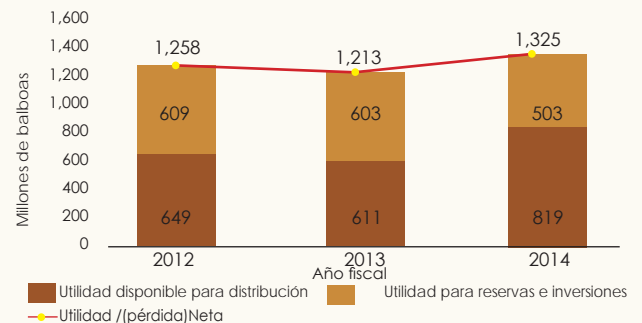
Utilidad antes de intereses, tasas, depreciación y amortización - EBITDA*



*Asumiendo derecho por tonelada y tasas como un gasto.

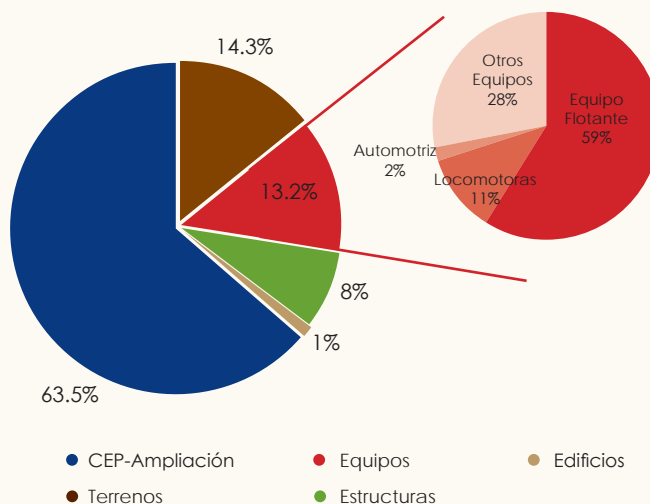
La utilidad neta alcanzó los B/.1,325.4 millones, un aumento de B/.112 millones o 9.2 por ciento con respecto al año fiscal 2013. De este monto, y conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica de la ACP, la Junta Directiva establece los fondos necesarios para cubrir los programas de inversión de capital, las reservas de patrimonio y las utilidades disponibles para distribución (excedentes) al Tesoro Nacional.

Utilidad neta





Composición de activos fijos Propiedad, planta y equipo



Activos

Al 30 de septiembre de 2014, el Canal cierra su año fiscal con activos totales de B/.11,207.2 millones, distribuidos en: activos corrientes por B/.2,790.9 millones, que representan el 25 por ciento de los activos totales; y activos no corrientes (activos fijos) por B/.8,416.3 millones, de los cuales B/.7,165.1 millones corresponden a propiedades, planta y equipo.

Al cierre del año fiscal, B/.4,547.7 millones o (63.5 por ciento del total de Propiedades, Planta y Equipo) corresponde a Costos en Proceso (CEP), asociados principalmente a los trabajos del Programa de Ampliación.

En cuanto a propiedad, planta y equipo un 14.3 por ciento corresponde a terrenos, un 8 por ciento a estructuras, un 1 por ciento a edificios y un 13.2 por ciento a equipos del Canal; de los cuales el 59 por ciento concierne al equipo flotante (dragas, remolcadores, grúas y lanchas), el 11 por ciento a locomotoras y el resto a equipo automotriz, informáticos y otros.





Indicadores Financieros

Los indicadores financieros de rentabilidad del Canal de Panamá se mantienen en niveles apropiados. Reportando 50 centavos de utilidad neta por cada Balboa de ingreso, el margen de utilidad confirma la capacidad del Canal de generar riqueza, aún bajo escenarios de incertidumbre en los mercados internacionales, y de las fuertes inversiones de capital que viene ejecutando.

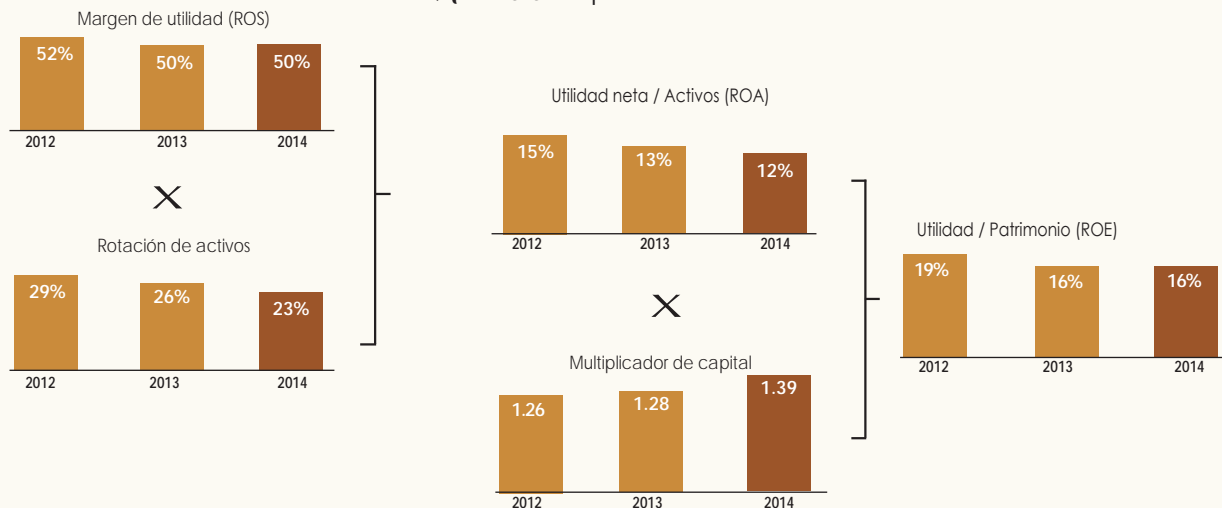
La rotación de activos de 23 por ciento muestra una disminución de 3 puntos porcentuales comparado con el año fiscal 2013, principalmente por el aumento de 23.8 por ciento en el rubro de construcciones en proceso, asociadas principalmente al Programa de Ampliación.

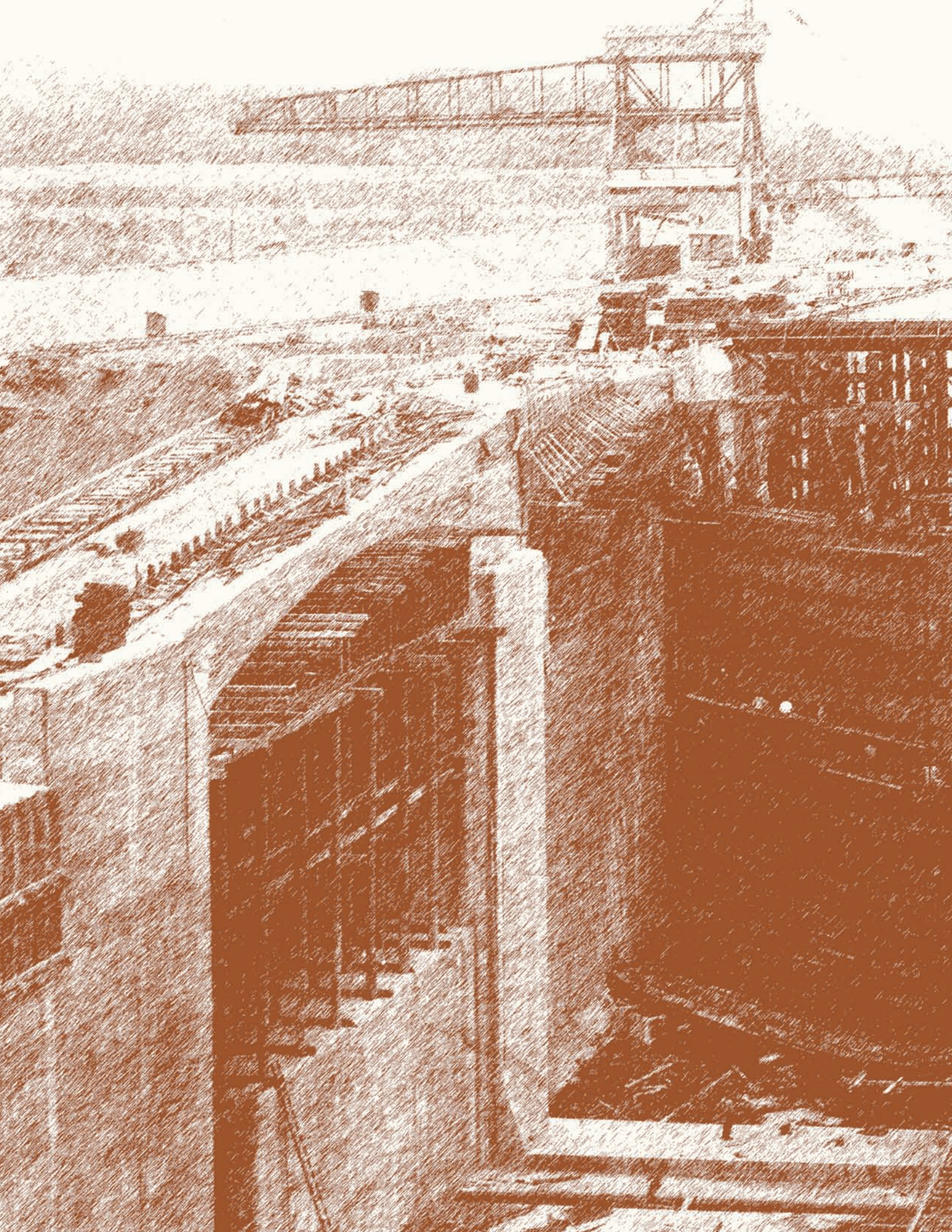
La rentabilidad sobre los activos totales bajó 1 punto porcentual en el año fiscal 2014, en línea con la disminución en la rotación de activos. Este resultado es de esperarse durante el periodo de construcción del Programa de Ampliación.

El multiplicador de capital, o apalancamiento de activos, muestra la capacidad que la Autoridad tiene de financiar sus inversiones, mayormente con recursos propios. Para el año fiscal 2014, se observa un aumento contra el año anterior como resultado del desembolso de los B/.850 millones restantes del contrato de financiamiento suscrito con las agencias multilaterales de crédito.

La rentabilidad sobre el patrimonio de 16 por ciento demuestra la eficiente administración de las inversiones de capital del Canal, validando su capacidad de generar excedentes de forma sostenible.

Análisis Dupont





Canal de Panamá

Estados Financieros

**Informe de los Auditores Independientes y
Estados Financieros 30 de septiembre de 2014**

Contenido	Páginas
Informe de los Auditores Independientes	1
Estado de Situación Financiera	2
Estado de Resultados	3
Estado de Resultado Integral	4
Estado de Cambios en el Patrimonio	5
Estado de Flujos de Efectivo	6
Notas a los Estados Financieros	7 - 63

INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES A LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

Hemos auditado los estados financieros adjuntos de la Autoridad del Canal de Panamá que comprenden el estado de situación financiera al 30 de septiembre de 2014, y los estados de resultados, de resultado integral, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, así como un resumen de las principales políticas contables aplicadas y otras notas explicativas.

Responsabilidad de la Administración por los Estados Financieros

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, y por el control interno que la Administración determine sea necesario para permitir la preparación de estados financieros que estén libres de errores significativos, debido ya sea a fraude o error.

Responsabilidad de los Auditores

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre estos estados financieros con base en nuestra auditoría. Efectuamos nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría. Esas normas requieren que cumplamos con requisitos éticos y que planifiquemos y ejecutemos la auditoría para obtener una seguridad razonable acerca de si los estados financieros están libres de representaciones erróneas significativas.

Una auditoría incluye ejecutar procedimientos para obtener evidencia de auditoría acerca de los montos y revelaciones en los estados financieros. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio de los auditores, incluyendo la evaluación de los riesgos de representación errónea significativos en los estados financieros, ya sea debido a fraude o error. Al efectuar esas evaluaciones de riesgos, el auditor considera el control interno relevante sobre la preparación y presentación razonable de los estados financieros, a fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye evaluar lo apropiado de las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables hechas por la Administración, así como evaluar la presentación general de los estados financieros.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión de auditoría.

Opinión

En nuestra opinión, los estados financieros presentan razonablemente, en todos sus aspectos importantes, la situación financiera de la Autoridad del Canal de Panamá al 30 de septiembre de 2014, su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de conformidad con Normas Internacionales de Información Financiera.

Ernst & Young

24 de noviembre de 2014
Panamá, República de Panamá

Autoridad del Canal de Panamá
Estado de Situación Financiera
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

<i>Notas</i>	Activos:	2014	2013
	Activos no corrientes:		
	Propiedades, planta y equipos:		
12	Propiedades, planta y equipos, neto	B/. 2,617,430	B/. 2,648,483
5	Construcciones en proceso	4,547,682	3,674,314
5	Total de propiedades, planta y equipos	<u>7,165,112</u>	6,322,797
6	Cuentas por cobrar	941,409	810,567
23	Derecho de reembolso de la ACP	219,982	-
7	Propiedades de inversión	89,757	-
	Total de activos no corrientes	<u>8,416,260</u>	<u>7,133,364</u>
	Activos corrientes:		
8	Inventarios, neto	84,205	80,222
6, 25	Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar	42,927	34,657
9	Otros activos financieros	743,161	640,912
10	Intereses acumulados por cobrar y otros activos	12,961	15,401
11	Efectivo y depósitos en banco	1,907,690	1,525,040
	Total de activos corrientes	<u>2,790,944</u>	<u>2,296,232</u>
	Total activos	<u>B/. 11,207,204</u>	<u>B/. 9,429,596</u>
	Patrimonio y pasivos:		
	Patrimonio:		
12	Capital aportado	B/. 1,905,210	B/. 1,905,223
13	Contribuciones	4,811,774	4,309,164
13	Reservas	849,445	684,250
14	Otras cuentas de patrimonio	(137,325)	(131,845)
15	Utilidades disponibles para distribuir	653,821	610,537
	Total de patrimonio	<u>8,082,925</u>	<u>7,377,329</u>
	Pasivos no corrientes:		
16	Préstamos	2,300,000	1,450,000
23	Beneficios a empleados	227,748	-
18, 25	Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	83,639	62,319
17, 24	Otros pasivos financieros	136,788	131,845
	Total de pasivos no corrientes	<u>2,748,175</u>	<u>1,644,164</u>
	Pasivos corrientes:		
18, 25	Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	192,494	247,952
19	Provisión para reclamaciones de siniestros marítimos	12,864	16,689
	Salarios y vacaciones acumuladas por pagar	124,851	121,468
17	Otros pasivos financieros	13,324	13,007
20	Otros pasivos	32,571	8,987
	Total de pasivos corrientes	<u>376,104</u>	<u>408,103</u>
	Total de patrimonio y pasivos	<u>B/. 11,207,204</u>	<u>B/. 9,429,596</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 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

<i>Notas</i>	2014	2013
Ingresos:		
Ingresos por peajes	B/. 1,910,231	B/. 1,849,679
Otros servicios de tránsito por el Canal	413,700	374,266
	<u>2,323,931</u>	<u>2,223,945</u>
Otros ingresos:		
Venta de energía eléctrica	246,123	127,646
25 Venta de agua	29,421	28,597
Intereses ganados	11,680	16,693
Misceláneos	17,996	14,404
Total de otros ingresos	<u>305,220</u>	<u>187,340</u>
Total de ingresos	<u>2,629,151</u>	<u>2,411,285</u>
Gastos:		
Servicios personales	468,554	474,099
25 Prestaciones laborales	61,649	61,730
Materiales y suministros	60,995	59,573
Combustible	196,296	115,093
Transporte y viáticos	1,926	2,317
Contratos de servicios y honorarios	76,580	69,502
Seguros	11,356	10,505
19 Provisión para siniestros marítimos	1,196	391
8 Provisión para obsolescencia de inventario	4,018	144
5 Depreciación	91,269	92,817
Otros gastos	14,112	12,736
	<u>987,951</u>	<u>898,907</u>
Mano de obra, materiales y otros costos capitalizados	<u>(61,036)</u>	<u>(72,256)</u>
21 Total de gastos	<u>926,915</u>	<u>826,651</u>
Utilidad antes de tasas	1,702,236	1,584,634
15,18,25 Derechos por tonelada neta	(374,465)	(369,003)
15,25 Tesoro Nacional - tasas por servicios públicos	<u>(2,378)</u>	<u>(2,228)</u>
Utilidad neta del año	<u>B/. 1,325,393</u>	<u>B/. 1,213,403</u>

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

Autoridad del Canal de Panamá
Estado de Resultado Integral
Por el año terminado el 30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

<i>Nota</i>	2014	2013
Utilidad neta del año	<u>B/. 1,325,393</u>	<u>B/. 1,213,403</u>
Otro resultado integral		
Otro resultado integral a ser reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes:		
(Pérdida) ganancia neta en coberturas de flujos de efectivo - contratos de permuta de tasas de interés	(5,176)	95,940
Ganancia (pérdida) neta en coberturas de flujos de efectivo - contratos de permuta de precios de materiales	<u>233</u>	<u>(15)</u>
Otro resultado integral neto a ser reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes	<u>(4,943)</u>	<u>95,925</u>
Otro resultado integral que no será reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes:		
Pérdida neta en las valuaciones actuariales de los planes de beneficios a empleados	<u>(537)</u>	<u>-</u>
Otro resultado integral neto que no será reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes	<u>(537)</u>	<u>-</u>
14 Otro resultado integral - (pérdida)/ganancia del año	<u>(5,480)</u>	<u>95,925</u>
Resultado integral total del año	<u>B/. 1,319,913</u>	<u>B/. 1,309,328</u>

Este estado de resultado integral se incluye en cumplimiento con la NIC 1 revisada, la que requiere indicar cuál hubiese sido el impacto en resultado neto del año en el supuesto hipotético que la Autoridad hubiese liquidado sus instrumentos de cobertura de riesgo financiero al final del año fiscal y a la tasa de mercado de ese momento.

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 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

	Capital aportado	Contribuciones	Reservas	Otras cuentas de patrimonio	disponibles para distribuir	Total de patrimonio
<i>Notas</i> Saldo al 30 de septiembre de 2012	B/. 1,904,473	B/. 3,769,045	B/. 621,503	B/. (227,770)	B/. 648,991	B/. 6,716,242
Utilidad neta del año	-	-	-	-	1,213,403	1,213,403
14 Otro resultado integral:						
Coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	95,925	-	95,925
Resultado integral del año	-	-	-	95,925	1,213,403	1,309,328
15 Transferencia al Tesoro Nacional	-	-	-	-	(648,991)	(648,991)
13 Contribuciones	-	540,119	-	-	(540,119)	-
13 Aumento neto en las reservas de patrimonio	-	-	62,747	-	(62,747)	-
5 Bienes transferidos a la ACP	750	-	-	-	-	750
Saldo al 30 de septiembre de 2013	<u>1,905,223</u>	<u>4,309,164</u>	<u>684,250</u>	<u>(131,845)</u>	<u>610,537</u>	<u>7,377,329</u>
Utilidad neta del año	-	-	-	-	1,325,393	1,325,393
14 Otro resultado integral:						
Coberturas de flujos de efectivo	-	-	-	(4,943)	-	(4,943)
Valuaciones actuariales	-	-	-	(537)	-	(537)
Resultado integral del año	-	-	-	(5,480)	1,325,393	1,319,913
15 Transferencia al Tesoro Nacional	-	-	-	-	(610,537)	(610,537)
23 Ajuste al saldo inicial de las utilidades retenidas	-	-	-	-	(3,767)	(3,767)
13 Contribuciones	-	502,610	-	-	(502,610)	-
13 Aumento neto en las reservas de patrimonio	-	-	165,195	-	(165,195)	-
5 Bienes transferidos a la República de Panamá	(13)	-	-	-	-	(13)
Saldo al 30 de septiembre de 2014	<u>B/. 1,905,210</u>	<u>B/. 4,811,774</u>	<u>B/. 849,445</u>	<u>B/. (137,325)</u>	<u>B/. 653,821</u>	<u>B/. 8,082,925</u>

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 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

Notas	2014	2013
Flujos de efectivo de las actividades de operación:		
Utilidad neta del año	B/. 1,325,393	B/. 1,213,403
5 Depreciación	88,708	89,719
23 Movimiento neto en los planes de retiro, neto de derecho de reembolso	3,462	-
5 Pérdida por disposición del activo fijo	731	481
8 Estimación para obsolescencia de inventario	4,018	144
19 Provisión para siniestros marítimos	1,196	391
Cambios en el capital de trabajo:		
(Aumento) disminución en cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar		
	(8,270)	8,334
Aumento en inventarios		
	(8,001)	(7,365)
Disminución en intereses acumulados por cobrar y otros activos		
	2,440	125
Disminución en cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar		
	(55,458)	(55,117)
19 Pagos de reclamaciones de siniestros marítimos	(5,021)	(3,937)
Aumento en salarios y vacaciones acumuladas por pagar		
	3,383	7,514
Aumento en otros pasivos financieros corrientes		
	317	931
Aumento (disminución) en otros pasivos		
	23,584	(198)
	<u>1,376,482</u>	<u>1,254,425</u>
Efectivo neto provisto por las actividades de operación		
Flujos de efectivo de las actividades de inversión:		
Aumento neto en propiedades, planta y equipos		
	(1,021,524)	(1,390,619)
Aumento en otros activos financieros		
	(102,249)	(217,469)
7 Aumento en activos no corrientes, cuentas por cobrar	(130,842)	(211,938)
(Aumento) disminución en depósitos, mayores a 90 días		
	(12,511)	585,310
	<u>(1,267,126)</u>	<u>(1,234,716)</u>
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		
Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:		
16 Aumento en préstamos a largo plazo	850,000	450,000
Aumento en cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar		
	21,320	29,863
15 Transferencia al Tesoro Nacional	(610,537)	(648,991)
	<u>260,783</u>	<u>(169,128)</u>
Efectivo neto provisto por (utilizado en) actividades de financiamiento		
Aumento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes de efectivo		
	370,139	(149,419)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año		
	<u>453,538</u>	<u>602,957</u>
11 Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	<u>B/. 823,677</u>	<u>B/. 453,538</u>
Actividades de inversión que no representaron desembolsos en efectivo:		
7 Reclasificación de propiedades, planta y equipos a propiedades de inversión	B/. (89,757)	B/. -
5, 21 Activos fijos - depreciación capitalizada	(2,561)	(3,098)
5 Bienes transferidos a la República de Panamá	13	-
5 Bienes transferidos a la ACP	-	(750)
	<u>B/. (92,305)</u>	<u>B/. (3,848)</u>
Intereses:		
Intereses cobrados		
	B/. 41,742	B/. 29,798
Intereses pagados		
	B/. 61,934	B/. 53,865

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

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

1. Información general

La Autoridad del Canal de Panamá (la ACP) es una persona jurídica autónoma de derecho público creada mediante el artículo 316 del Título XIV de la Constitución Política de la República de Panamá y sujeta a un régimen especial conformado por las disposiciones del mencionado Título, de la Ley 19 del 11 de junio de 1997 y por los reglamentos que la Junta Directiva de la ACP dicta conforme al mandato de los artículos 319 y 323 del mismo Título. Este régimen establece, entre otras cosas, que le corresponde a la ACP privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá (el Canal) y sus actividades conexas, para lo cual establece un régimen laboral especial aplicable a la ACP y su fuerza laboral y le da patrimonio propio y derecho a administrarlo.

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. Como parte de esta responsabilidad, la ACP optimiza estos recursos mediante la comercialización de agua, de energía y de actividades turísticas relacionadas con el Canal.

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 permanece abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones y su uso está sujeto a los requisitos y condiciones que establecen la Constitución Política de la República de Panamá, la Ley Orgánica de la ACP y su Administración.

Las oficinas principales de la ACP están en el Edificio de la Administración, No. 101, Balboa, Corregimiento de Ancón, República de Panamá.

2. Declaración de cumplimiento

Los estados financieros de la Autoridad del Canal de Panamá, incluyendo los comparativos, han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), promulgados por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB).

3. Bases para la preparación de los estados financieros

Los estados financieros han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos activos y pasivos que se miden al valor razonable, los que se describen en las políticas contables.

Moneda funcional

La ACP mantiene sus registros de contabilidad en balboas (B/.), que es su moneda funcional, y los estados financieros están expresados

en esa moneda. El balboa, unidad monetaria de la República de Panamá, está a la par y es de libre cambio con el dólar de los Estados Unidos de América. La República de Panamá no emite papel moneda y en su lugar utiliza el dólar norteamericano como moneda de curso legal.

Moneda extranjera

Al preparar los estados financieros, las transacciones en moneda distinta a la moneda funcional de la entidad (balboas B/.) son registradas utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas en que se efectúan las operaciones. Al final de cada período que se informa, las partidas monetarias denominadas en moneda extranjera son reconvertidas a los tipos de cambio vigentes a esa fecha.

Las diferencias en cambio se reconocen en los resultados del período, excepto por diferencias en cambio provenientes de transacciones relacionadas con coberturas de riesgos de tasa de cambio.

4. Resumen de las principales políticas contables

Reconocimiento de ingresos

Los ingresos son reconocidos en función de que sea probable que los beneficios económicos fluyan hacia la ACP y los ingresos puedan medirse con certeza, independientemente de cuando se recibe el pago. Los siguientes criterios específicos de reconocimiento son cumplidos antes de reconocer el ingreso:

Ingreso por peaje

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

Ingreso de venta de energía eléctrica

Los ingresos por venta de electricidad se reconocen con base en la entrega física y contractual de energía y potencia valuadas a las tarifas pactadas en los contratos o a las tasas que prevalecen en el mercado ocasional. Los ingresos incluyen ingresos no facturados por energía y capacidad suplida pero no liquidada al final de cada período, los cuales son contabilizados a las tasas contractuales o a los precios estimados del mercado ocasional existentes al final de cada período.

Ingreso de venta de agua potable

Los ingresos por la venta de agua potable se reconocen cuando se realiza la entrega de agua potable con base en los precios contratados con el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales.

Servicios prestados

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

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

4. Resumen de las principales políticas contables (continuación)

Intereses

Los intereses ganados sobre todos los instrumentos financieros medidos a costo amortizado se reconocen usando la tasa efectiva de interés; esta es la tasa que descuenta de manera exacta los pagos o cobros futuros de efectivo estimados durante la vida esperada del instrumento financiero, al valor en libros del activo o pasivo financiero. El ingreso por intereses se incluye en un renglón separado en el estado de resultados.

Costos por préstamos

Los costos de los préstamos que estén directamente relacionados a la adquisición, construcción o producción de un activo calificado, los cuales constituyen activos que requieren de un período de tiempo substancial para su uso o venta, forman parte del costo del activo hasta el momento en que hayan completado todas o prácticamente todas las actividades necesarias para preparar el activo para su uso o venta. Los otros costos de préstamos son reconocidos como gasto en el período en que se incurren. Los costos por préstamos consisten en intereses y otros costos en que la ACP incurre y que están relacionados con los financiamientos.

Propiedades, planta y equipos

Las propiedades, planta y equipos adquiridos para el uso en la producción o para el suministro de bienes o servicios, o con fines administrativos, se presentan en el estado de situación financiera al costo de adquisición o costo de producción menos su depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro que hubiesen experimentado.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien objeto, o su capacidad económica, se contabilizan como propiedades, planta y equipos con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados. Cuando las partes significativas de una partida de propiedades, planta y equipos tienen vida de uso diferente, éstas se capitalizan por separado.

Los gastos periódicos de mantenimiento, conservación y reparación se cargan a resultados, siguiendo el principio de devengado, como costo del período en que se incurren.

La depreciación se calcula sobre los valores de costo siguiendo el método de línea recta en función de la vida útil estimada de los activos; entendiéndose que los terrenos sobre los que se asientan los edificios y otras construcciones tienen una vida útil indefinida y que, por tanto, no son objeto de amortización.

Las siguientes vidas útiles son utilizadas en el cálculo de la depreciación:

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

Las construcciones en proceso incluyen todos los cargos directos de materiales, mano de obra, estudios, equipos, honorarios profesionales y costos indirectos relacionados con los trabajos. Una vez finalizados estos trabajos, el valor de la construcción pasará a formar parte de las propiedades, planta y equipos y se iniciará su depreciación.

Los elementos de la propiedad, planta y equipo se dan de baja cuando se descartan o cuando no se esperan beneficios futuros de su uso o descarte. Cualquier ganancia o pérdida en el retiro del activo (calculada como la diferencia entre el producto de la venta y el valor en libros del activo) se incluye en el estado de resultados cuando el activo se retira.

Propiedades de inversión

Las propiedades de inversión son medidas al costo de adquisición más aquellos otros costos asociados con la transacción. Posteriormente al reconocimiento inicial, la ACP contabiliza las propiedades de inversión a su valor de costo, aplicando los mismos requisitos que para la propiedad, planta y equipo.

Las propiedades de inversión se dan de baja cuando se descartan o cuando no se esperan beneficios futuros de su uso o descarte. Cualquier ganancia o pérdida en el retiro del activo se incluye en el estado de resultados cuando el activo se retira.

Las transferencias de propiedades de inversión a propiedades ocupadas por el dueño o viceversa, se realizan solamente cuando existe un cambio en el uso del activo.

La depreciación se calcula sobre los valores de costo siguiendo el método de línea recta en función de la vida útil estimada de los activos; entendiéndose que los terrenos sobre los que se asientan los edificios y otras construcciones tienen una vida útil indefinida y que, por tanto, no son objeto de amortización.

Los desembolsos por reparaciones y mantenimiento que no reúnen las condiciones para su reconocimiento como activo, se reconocen como gastos cuando se incurren.

Deterioro del valor de los activos no financieros

A la fecha de cierre de cada ejercicio, la ACP analiza el valor de sus activos no financieros para determinar si existe algún indicio de que dichos activos hayan sufrido una pérdida por deterioro. Si dicha indicación existiese, la ACP estimaría el monto recuperable del activo, definido este como la cifra mayor entre su valor razonable menos los costos de venta y su valor en uso. Cuando el valor en libros de activo excede su monto recuperable, se considera que el activo presenta deterioro y se ajusta su valor a su valor de recuperación. Para estimar el valor en uso, los flujos futuros estimados de efectivo se descuentan a su valor presente a una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las expectativas corrientes del mercado para el valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo. Los ajustes que se generen por este concepto se registran en el estado de resultados del año en que se determinan.

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

4. Resumen de las principales políticas contables (continuación)

Efectivo y equivalente de efectivo

El efectivo y equivalente de efectivo está representado por el dinero en efectivo y las inversiones a corto plazo altamente líquidas, cuyo vencimiento a la fecha del estado de situación financiera es igual o inferior a tres meses desde la fecha de adquisición. Estos activos financieros están valuados al valor razonable con cambios en resultados a la fecha del estado de situación financiera, sin deducir los costos de transacción en que se pueda incurrir en su venta o disposición. Para propósitos del estado de flujos de efectivo, el efectivo y equivalente de efectivo es presentado por la ACP neto de sobregiros bancarios, si los hubiese.

Inventarios

Los inventarios de materiales, suministros de operaciones y combustible se presentan al valor más bajo entre el costo y su valor neto de realización. Los inventarios se valorizan con base en el método de costo promedio conforme a los valores de compra a los proveedores, el cual no excede el valor de realización, después de la provisión para obsolescencia de materiales y suministros de inventario.

Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando la ACP tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado, es probable que la ACP tenga que desprenderse de recursos que comprometen beneficios económicos para cancelar la obligación y puede hacerse una estimación fiable del importe de la obligación.

El importe reconocido como provisión debe ser la mejor estimación del desembolso necesario para cancelar la obligación presente, al final del período sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres correspondientes. Cuando se mide una provisión usando el flujo de efectivo estimado para cancelar la obligación presente, su importe en libros representa el valor actual de dicho flujo de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido con certeza.

Provisión para siniestros marítimos y otras reclamaciones

La ACP es responsable de registrar la provisión para siniestros marítimos y para reclamaciones de contratistas tan pronto se tenga conocimiento de una probable obligación económica derivada de estas acciones.

Para siniestros marítimos, al ocurrir un accidente, la ACP hace una investigación detallada a fin de conocer las causas del siniestro. Una vez conocidas las causas, y si es aplicable, se registra una provisión, con base en el importe estimado de las reparaciones tanto permanentes como temporales y de otros costos relacionados, que la Administración determine que son responsabilidad de la ACP. El monto de la provisión se revisa en cada fecha del estado de situación financiera y, de ser necesario, se ajusta para reflejar la mejor estimación existente en ese momento.

Para el caso de contratistas, cuando se suscitan controversias con ocasión de la ejecución, interpretación o terminación de un contrato, se requiere primero que el oficial de contrataciones determine si la reclamación tiene mérito y, de ser así, estima el monto probable de la reclamación para tratar de llegar a un acuerdo con el contratista. De no darse un acuerdo, el oficial de contrataciones documenta el resultado de este intento, reconoce una provisión por el monto estimado de la reclamación y las partes se someten al proceso administrativo de resolución de controversias acordado al momento del perfeccionamiento del contrato. En algunos contratos se establece el arbitraje de derecho como la instancia jurisdiccional para la resolución de controversias.

La ACP efectuará el pago correspondiente de las reclamaciones que estén debidamente sustentadas y aceptadas por ésta, en su etapa administrativa o en la etapa judicial conforme al Artículo 69 de la Ley Orgánica o en cumplimiento de una decisión final ejecutoriada por los tribunales marítimos. En aquellos casos en que la ACP pudiera resultar responsable a consecuencia de un reclamo de un contrato, si éste contiene una cláusula arbitral, el reclamo será ventilado por el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá. Si no existe cláusula arbitral, el caso será resuelto por la Sala Tercera de la Corte Suprema.

Beneficios a empleados

En los planes de beneficios definidos para el retiro voluntario de empleados se reconoce contablemente un pasivo actuarial, no sólo por las obligaciones legales según los términos formales del plan, sino también para las proyecciones implícitas de tipo constructivo según normado por la NIC 19 y que surgen por expectativas creadas de prácticas no formalizadas. Estas proyecciones actuariales de tipo constructivo no constituyen una obligación formal de la ACP.

Planes de retiro voluntario

La ACP mantiene dos planes de beneficios definidos para el retiro voluntario de empleados los cuales no están fondeados. El costo de proveer estos beneficios es determinado utilizando el método de la unidad de crédito proyectada. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en su totalidad en el período que ocurren en el estado de resultado integral. El pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de las obligaciones tanto constructivas como las reales por beneficios definidos. Según la NIC 19 (2011), la ACP determina

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

4. Resumen de las principales políticas contables (continuación)

el gasto de interés neto sobre el pasivo por beneficios definidos neto para el período aplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al comienzo del año tomando en cuenta cualquier cambio en el pasivo por beneficios durante el período como resultado de los pagos de beneficios.

Plan de contribución definida

Los beneficios de jubilación de los empleados se proveen mediante un plan de contribución definida a través de la Caja de Seguro Social, la cual asume la responsabilidad por la jubilación. Los aportes se efectúan con base en los parámetros establecidos por la Ley Orgánica de dicha institución. La ACP no asume mayor responsabilidad que el pago determinado por Ley.

Derecho de reembolso de la ACP

El derecho de reembolso a la ACP se reconoce a su valor razonable como un activo separado cuando sea prácticamente cierto que un tercero reembolsará alguno o todos los desembolsos requeridos para liquidar una obligación por beneficios definidos. Los cambios en el valor razonable del derecho de reembolso se desagregan y reconocen de la misma forma que los cambios en el valor razonable de los activos del plan. Los componentes del costo de los beneficios definidos se reconocen netos de los importes relativos a cambios en el importe en libros del derecho a reembolso.

El valor razonable del derecho de reembolso a la ACP, que surgen de una póliza de seguro que compensa exactamente el importe y el calendario de algunos o todos los beneficios definidos pagaderos en función de un plan de beneficios definidos, se le considera el valor presente de la obligación constructiva actuarial relacionada, sujeto a cualquier reducción que se requiera si el reembolso no es totalmente recuperable.

Activos financieros

Los activos financieros son clasificados en las siguientes categorías específicas: inversiones mantenidas hasta su vencimiento, cuentas por cobrar e instrumentos financieros designados como cobertura registrados al valor razonable. La clasificación depende de la naturaleza y propósito del activo financiero y es determinada al momento del reconocimiento inicial.

Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar son activos financieros con pagos fijos o determinables y no se negocian en un mercado activo. Después de la medición inicial, las cuentas por cobrar se miden al costo amortizado usando el método de la tasa de interés efectiva, menos cualquier deterioro.

Inversiones mantenidas hasta su vencimiento

Las inversiones en papel comercial y bonos de deuda con pagos fijos o determinables y con una fecha de vencimiento definida se clasifican como inversiones mantenidas hasta su vencimiento cuando la ACP tiene la intención efectiva como la habilidad de mantenerlas hasta su vencimiento.

Después de la medición inicial, las inversiones mantenidas hasta su vencimiento se miden al costo amortizado, usando el método de tasa de interés efectivo, menos cualquier deterioro. El costo amortizado se calcula tomando en cuenta cualquier descuento o prima al momento de la compra y los honorarios o comisiones que forman parte de la tasa de interés efectiva.

Baja de activos financieros

La ACP da de baja un activo financiero sólo cuando los derechos contractuales a recibir flujos de efectivo han expirado; o cuando la ACP ha transferido los activos financieros y sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherente a la propiedad del activo a otra entidad. Si la ACP no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad y continúa con el control del activo transferido, la ACP reconoce su interés retenido en el activo y un pasivo relacionado por los montos que pudiera tener que pagar. Si la ACP retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad de un activo financiero transferido, la ACP continúa reconociendo el activo financiero y también reconoce un pasivo garantizado por el importe recibido.

Deterioro de activos financieros

Los activos financieros se evalúan en cada fecha del estado de situación financiera para determinar si existe evidencia de deterioro. Un activo financiero estará deteriorado si existe evidencia de que como resultado de uno o más eventos ocurridos después de la fecha de reconocimiento inicial, los flujos de efectivo futuros hayan sido afectados negativamente.

Reconocimiento

La ACP utiliza la fecha de liquidación en el registro de transacciones con activos financieros.

Pasivos financieros

La ACP reconoce inicialmente sus pasivos financieros al valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Después del reconocimiento inicial, los pasivos financieros son medidos al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva. La ACP reconoce las ganancias o pérdidas en el resultado del período cuando al pasivo financiero se da de baja o mediante amortización.

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

4. Resumen de las principales políticas contables (continuación)

Los pasivos financieros de la ACP incluyen préstamos por pagar, cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar y otros pasivos financieros.

Préstamos por pagar

Los préstamos por pagar son reconocidos inicialmente por su valor razonable a las fechas respectivas de su contratación, incluyendo los costos atribuibles a la transacción. Después de su reconocimiento inicial, estos pasivos financieros son medidos al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las cuentas por pagar no devengan explícitamente intereses y se registran a su valor nominal. La ACP no hará pagos o transferencias de dinero a ninguna persona natural o jurídica, estatal o privada, a menos que sea por servicios contratados por la ACP, por bienes que ésta adquiera o por causa de obligación legalmente contraída por la entidad. La ACP está exenta del pago de todo tributo, impuesto, derecho, tasa, cargo o contribución, de carácter nacional o municipal, con excepción de las cuotas de seguridad social, seguro educativo, riesgos profesionales y tasas por servicios públicos.

Otros pasivos financieros

La ACP suscribe una variedad de instrumentos financieros de cobertura para manejar su exposición a los riesgos de tasa de interés, cambio en moneda extranjera y de cambio en el precio de algunos materiales.

Los instrumentos financieros de cobertura se reconocen inicialmente al valor razonable a la fecha en que se suscribe el contrato de cobertura y posteriormente son medidos nuevamente a su valor razonable al final del período sobre el cual se informa. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en los resultados inmediatamente, a menos que el instrumento financiero sea designado y efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso, la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura. La ACP designa ciertos instrumentos financieros como coberturas del valor razonable de la exposición a cambios en activos o pasivos reconocidos o compromiso firme, (coberturas de valor razonable), transacción prevista altamente probable de coberturas de la exposición a variaciones en flujos de caja ya sea atribuible a un riesgo particular asociado con un activo o pasivo reconocido o de una transacción pronosticada altamente probable o el riesgo de moneda extranjera de compromisos en firme (cobertura de flujos de efectivo).

Un instrumento financiero que tenga valor razonable positivo se reconoce como un activo financiero mientras que un instrumento financiero con un valor razonable negativo se reconoce como un

pasivo financiero. Un instrumento financiero se presenta como un activo no corriente o un pasivo no corriente si el plazo al vencimiento del instrumento excede 12 meses y no se espera su realización o cancelación dentro de los siguientes 12 meses. Otros instrumentos financieros se presentan como activos corrientes y pasivos corrientes.

Contabilidad de coberturas

La ACP designa ciertos instrumentos financieros como cobertura del valor razonable o como cobertura del flujo de efectivo. La cobertura del riesgo de moneda extranjera de un compromiso en firme puede ser contabilizada como cobertura del flujo de efectivo.

Al inicio de la cobertura, la ACP documenta la relación de cobertura, el objetivo y estrategia de gestión del riesgo de la entidad para emprender la cobertura. Al inicio de la cobertura y sobre una base continua, esa documentación incluirá la identificación del instrumento de cobertura, el instrumento o transacción cubierta, la naturaleza del riesgo cubierto y la forma en que la ACP medirá la eficacia del instrumento de cobertura para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable de la partida cubierta o a los cambios en los flujos de efectivo atribuibles al riesgo cubierto. Estas coberturas se espera que sean altamente efectivas en mitigar los cambios en los flujos de efectivo y son evaluadas periódicamente para determinar que han sido altamente efectivas durante los períodos financieros reportados para los cuales fueron designados.

Coberturas de flujos de efectivo

La parte de los cambios en el valor razonable de los instrumentos financieros que determina que es una cobertura eficaz de los flujos de efectivo se reconocerá en el resultado integral. La parte ineficaz de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura se reconocerá inmediatamente en el resultado del período.

Los montos previamente reconocidos en el resultado integral y en el acumulado en el patrimonio se reclasifican en el resultado del período en el cual se reconoce la partida cubierta en los resultados, en la misma línea del estado de resultados de la partida cubierta reconocida. Sin embargo, si la cobertura de una transacción prevista diese lugar posteriormente al reconocimiento de un activo no financiero o un pasivo no financiero, las pérdidas o ganancias previamente acumuladas en el patrimonio se transfieren y se incluyen en la medición inicial del costo del activo no financiero o del pasivo no financiero.

La ACP cierra la contabilidad de coberturas cuando el instrumento de cobertura expira, o es vendido, resuelto o ejercido o la cobertura deja de cumplir los requisitos establecidos para la contabilidad de coberturas. En este caso, la ganancia o pérdida acumulada del instrumento de cobertura que haya sido reconocida en el patrimonio continuará de manera separada en el patrimonio hasta que la transacción prevista sea reconocida en los resultados. Cuando ya no se espera que la transacción prevista ocurra, cualquier ganancia o pérdida acumulada se reclasificará del patrimonio a resultados.

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

4. Resumen de las principales políticas contables (continuación)

Baja en cuentas de un pasivo financiero

La ACP dará de baja un pasivo financiero si expira, cancela o cumple las obligaciones de la ACP.

Cambios en las políticas contables

Las políticas contables utilizadas en la preparación de los estados financieros correspondientes al periodo anual terminado el 30 de septiembre de 2014 son las mismas que las aplicadas en los estados financieros del periodo anual terminado el 30 de septiembre de 2013, excepto por la siguiente norma que es aplicable a los periodos anuales que se inician en o después del 1 de enero de 2013:

NIC 19 Beneficios a los empleados

Los cambios introducidos en la NIC 19 requieren que los planes de terminación laboral sin una fecha definida de término, tales como los programas Incentivo por Retiro Voluntario (IRV) y el de Beneficio por Retiro Laboral (BRL) se clasifiquen como planes de beneficio definido a largo plazo, y en consecuencia se debe reconocer un pasivo actuarial por la obligación formal o constructiva. Para los planes de beneficio definido, la modificación elimina la necesidad de diferir la contabilización de los ajustes actuariales como ganancias o pérdidas en el estado de resultados. Los montos que deben ser registrados como ganancias o pérdidas están limitados a los costos de los beneficios (IRV y BRL) del año fiscal corriente y pasado y los gastos de intereses de administración de los planes. Todos los ajustes actuariales deben ser contabilizados en el estado de resultado integral. La modificación a la NIC 19 fue efectiva para periodos contables que iniciaron en o después del 1 de enero del 2013. La ACP concluyó que era impracticable determinar los efectos que se derivan del cambio en la NIC 19 sobre la información comparativa para los años anteriores al 30 de septiembre de 2013, por consiguiente, la modificación fue adoptada por la ACP a partir del 1 de octubre del 2013.

Nuevas Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) e Interpretaciones no Adoptadas

Normas emitidas pero que no han entrado en vigencia

Normas emitidas pero aún no vigentes a la fecha de emisión de los estados financieros se enumeran a continuación. Este listado de normas e interpretaciones emitidas son las que la ACP prevé que pudieran tener un efecto en las revelaciones, la posición financiera o los resultados cuando se aplica en una fecha futura. La ACP tiene la intención de adoptar estas normas cuando entren en vigencia:

NIIF 9 Instrumentos Financieros

En julio de 2014, se publicó la versión final de la NIIF 9, la cual refleja

todas las fases del proyecto de instrumentos financieros y reemplaza a la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición y todas las versiones anteriores de la NIIF 9. La norma introduce nuevos requisitos para la clasificación y medición, el deterioro, y la contabilidad de cobertura. Se requiere de aplicación retrospectiva, pero la información comparativa no es obligatoria. Su aplicación es efectiva para periodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero 2018. Se permite su aplicación anticipada. La aplicación anticipada de versiones anteriores de la NIIF 9 es permitida si la fecha de la aplicación inicial es antes del 1 de febrero de 2015.

La ACP se encuentra analizando los cambios y no espera que tengan un impacto significativo en su posición financiera.

NIIF 15 Ingresos Procedentes de Contratos con Clientes

La NIIF 15 se emitió en mayo de 2014 y establece un modelo de cinco pasos que aplicará a los ingresos procedentes de contratos con clientes. Bajo la NIIF 15 los ingresos se reconocen por un importe que refleja la contraprestación a la que una entidad espera tener derecho a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente. Los principios en la NIIF 15 proveen un enfoque más estructurado para medir y reconocer ingresos. La nueva norma para ingresos aplica a todas las entidades y reemplaza todos los requerimientos actuales de reconocimiento de ingresos bajo las NIIF. Se requiere una aplicación retrospectiva ya sea completa o modificada para los periodos anuales que inician en o después del 1 de enero 2017, y se permite su adopción anticipada.

La ACP se encuentra evaluando el impacto de la NIIF 15 y espera adoptar la misma en su fecha de adopción.

Mejoras a las NIIF

NIC 16 y NIC 38: Aclaración de Métodos Aceptables de Depreciación y Amortización

Las enmiendas aclaran el principio en la NIC 16 y NIC 38 de que los ingresos reflejan un patrón de beneficios económicos que se generan de la operación de un negocio (del cual el activo es parte) en vez de los beneficios económicos que se consumen por medio del uso del activo. Como resultado, no se puede utilizar un método basado en ingresos para depreciar la propiedad, planta y equipo, y sólo se puede usar en circunstancias muy limitadas para amortizar activos intangibles. Las enmiendas tienen vigencia prospectiva para los periodos anuales que inician en o después del 1 de enero de 2016, con la posibilidad de una adopción anticipada.

Estas enmiendas no tendrán impacto para la ACP ya que ésta utiliza el método basado en ingresos para calcular su depreciación.

NIC 19 Planes de Beneficios Definidos: Retribuciones a los Empleados

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

4. Resumen de las principales políticas contables (continuación)

La NIC 19 requiere que una entidad considere las contribuciones de los empleados o terceros, cuando contabilice los planes de beneficios definidos. Cuando las cotizaciones estén vinculadas al servicio, deben ser atribuidas en los períodos de servicio como un beneficio negativo. Estas enmiendas aclaran que, si la cantidad de las contribuciones es independiente del número de años de servicio, una entidad puede reconocer tales contribuciones como una reducción en el costo de servicios en el período en el que el servicio es brindado, en lugar de asignar las contribuciones a los períodos de servicio. Esta enmienda es efectiva para los períodos anuales que empiezan en o después del 1 de julio de 2014.

Esta enmienda no tendrá impacto para la ACP ya que los planes de beneficio definido no reciben aportes de empleados o de terceras partes.

NIC 32 Compensación de activos financieros y pasivos financieros

Según la enmienda a la NIC 32, se aclara que la compensación se puede dar tanto durante el curso normal del negocio, como en el evento de quiebra o insolvencia de alguna de las contrapartes del contrato, incluyendo la entidad que informa. La enmienda también aclara que los derechos de compensación no están sujetos a eventos futuros. La enmienda es aplicable a los períodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero 2014.

NIC 36 Revelaciones sobre el Importe recuperable de activos no financieros - Enmienda

La enmienda a la NIC 36 aclara los requerimientos para la divulgación del valor razonable menos los costos de disposición. La enmienda elimina el requerimiento de revelar el importe recuperable de cada unidad generadora de efectivo. La enmienda es aplicable a los períodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero 2014.

NIC 39 Novación de Derivados y Continuidad de Contabilidad de Cobertura - Enmienda

Las modificaciones a la NIC 39 exceptúan el requerimiento de suspender la contabilidad de cobertura en situaciones en que los derivados sean novados a una entidad de contrapartida central, como consecuencia de leyes o regulaciones, o la introducción de leyes o regulaciones. Una novación indica que las partes en un contrato se comprometen a sustituir su contraparte original con uno nuevo. Se requiere que las entidades implementen las modificaciones a los períodos anuales que comiencen en o después del 1 de enero de 2014.

Mejoras anuales de los ciclos 2010-2012 y 2011-2013 A continuación se listan las mejoras a normas que son efectivas a partir del 1 de julio de 2014:

NIF 13 Medición del Valor Razonable. Esta enmienda se aplica de forma prospectiva y aclara que la excepción al portafolio en la NIF 13 puede aplicar no sólo a los activos y pasivos financieros, sino también a otros contratos dentro del alcance de la NIF 9 o NIC 39, según aplique. Este cambio no tuvo impacto en la ACP.

NIC 16 Propiedad, Planta y Equipo y NIC 38 Activos Intangibles. La enmienda se aplica retrospectivamente y aclara en NIC 16 y NIC 38 que el activo puede revalorarse en referencia a los datos observables ya sea sobre el valor en libros bruto o neto. Además, la depreciación acumulada o amortización es la diferencia entre el valor en libros y el valor bruto del activo. Este cambio no tuvo impacto en la ACP.

NIC 24 Información a Revelar sobre Partes Relacionadas. Esta enmienda se aplica retrospectivamente y aclara que una entidad de administración (una entidad que ofrece servicios de personal gerencial clave) constituye una parte relacionada sujeta a las revelaciones de partes relacionadas. Además, una entidad que utiliza a una entidad de administración debe revelar los gastos incurridos en los servicios de administración. Este cambio no tuvo impacto en la ACP.

NIC 40 Propiedades de Inversión. La descripción de servicios auxiliares en la NIC 40 distingue entre propiedad de inversión y propiedad ocupada por el propietario, es decir, propiedad, planta y equipo. La enmienda se aplica prospectivamente y aclara que la NIF 3 es la que se utiliza para determinar si la transacción es la compra de un activo o combinación de negocios, y no la descripción de servicios auxiliares de la NIC 40. Este cambio no tuvo impacto en la ACP.

Juicios contables críticos y fuentes claves para la estimación de incertidumbre

La preparación de los estados financieros de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera requiere que la Administración realice estimaciones y establezca 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 la determinación de la vida útil de los activos fijos (véase nota 5), valor razonable de instrumentos financieros (véase nota 24), la estimación del pasivo actuarial por los planes de beneficios por retiro de empleados (véase nota 23), los derechos de reembolso sobre estos planes (véase nota 23), la estimación de la provisión para reclamaciones de siniestros marítimos y pasivos contingentes (véase notas 19 y 27, respectivamente).

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

5. Propiedades, planta y equipos, neto

A continuación se detallan las propiedades, planta y equipos:

<i>Costo</i>	Edificios	Estructuras	Equipos	Terrenos	Construcciones en proceso	Total
<i>Balance al 1 de octubre de 2012</i>	B/. 94,064	B/. 771,531	B/. 1,236,900	B/. 1,022,228	B/. 2,695,222	B/. 5,819,945
Adiciones	20,051	91,892	212,924	89,757	979,092	1,393,716
Ajustes:						
Reconocimiento de pérdida en activos	-	-	(261)	-	-	(261)
Retiros	(39)	(7)	(9,608)	-	-	(9,654)
Transferencias de propiedades:						
Recibidas de la República de Panamá	82	-	668	-	-	750
<i>Balance al 30 de septiembre de 2013</i>	114,158	863,416	1,440,623	1,111,985	3,674,314	7,204,496
Adiciones	2,158	19,591	130,488	-	873,368	1,025,605
Ajustes:						
Otros	-	-	(1,521)	(89,757)	-	(91,278)
Reconocimiento de pérdida en activos	-	(80)	(66)	-	-	(146)
Retiros	(65)	(162)	(11,626)	-	-	(11,853)
Transferencias de propiedades:						
A la República de Panamá	-	-	(50)	-	-	(50)
<i>Balance al 30 de septiembre de 2014</i>	<u>B/. 116,251</u>	<u>B/. 882,765</u>	<u>B/. 1,557,848</u>	<u>B/. 1,022,228</u>	<u>B/. 4,547,682</u>	<u>B/. 8,126,774</u>
<i>Depreciación acumulada</i>	Edificios	Estructuras	Equipos	Terrenos	Construcciones en proceso	Total
<i>Balance 1 de octubre de 2012</i>	B/. (35,384)	B/. (259,262)	B/. (503,671)	-	-	B/. (798,317)
Gasto de depreciación	(2,686)	(26,302)	(63,829)	-	-	(92,817)
Retiros	39	7	9,389	-	-	9,435
<i>Balance 30 de septiembre de 2013</i>	(38,031)	(285,557)	(558,111)	-	-	(881,699)
Gasto de depreciación	(2,484)	(21,904)	(66,881)	-	-	(91,269)
Retiros	45	90	11,133	-	-	11,268
Transferencias de propiedades:						
A la República de Panamá	-	-	38	-	-	38
<i>Balance al 30 de septiembre de 2014</i>	<u>B/. (40,470)</u>	<u>B/. (307,371)</u>	<u>B/. (613,821)</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. (961,662)</u>
<i>Valor neto en libros</i>						
<i>Balance al 30 de septiembre de 2014</i>	<u>B/. 75,781</u>	<u>B/. 575,394</u>	<u>B/. 944,027</u>	<u>B/. 1,022,228</u>	<u>B/. 4,547,682</u>	<u>B/. 7,165,112</u>
<i>Balance al 30 de septiembre de 2013</i>	<u>B/. 76,127</u>	<u>B/. 577,859</u>	<u>B/. 882,512</u>	<u>B/. 1,111,985</u>	<u>B/. 3,674,314</u>	<u>B/. 6,322,797</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

5. Propiedades, planta y equipos, neto (continuación)

Las construcciones en proceso se detallan a continuación:

	Programa de ampliación		Programa de inversiones regular		Total de construcciones en proceso	
Saldo al 1 de octubre de 2012	B/.	2,338,215	B/.	357,007	B/.	2,695,222
Cambio neto		975,951		(52,239)		923,712
Intereses, comisiones y otros gastos de financiamiento		55,380		-		55,380
Saldo al 30 de septiembre de 2013		3,369,546		304,768		3,674,314
Cambio neto		786,167		20,757		806,924
Intereses, comisiones y otros gastos de financiamiento		66,444		-		66,444
Saldo al 30 de septiembre de 2014	B/.	4,222,157	B/.	325,525	B/.	4,547,682

Durante el año fiscal 2014, la ACP registró pérdidas por retiros o disposición de activos por B/.731 (2013: B/.481) que incluyen: cizalla hidráulica, seccionadores, vigaducto de concreto y sistema de alarma. Durante el año fiscal 2013, los principales activos que se retiraron incluyeron cámara infrarroja, lancha, tractores, espectrómetro, sistema centralizado de seguridad y remolcadores.

La depreciación por B/.2,561 (2013: B/.3,098) correspondiente a equipos utilizados en los proyectos del programa de inversiones fue capitalizada en propiedades, planta y equipos.

Durante el año 2014 se transfirió a propiedades de inversión un terreno con un valor de B/.89,757 (véase nota 7).

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

6. Cuentas por cobrar

No corrientes

Las cuentas por cobrar no corrientes se detallan a continuación:

	2014	2013
Grupo Unidos Por El Canal, S.A. (GUPCSA)		
Movilización	B/. 247,959	B/. 247,959
Planta	300,000	300,000
Acero de refuerzo	-	1,654
Proveedores de materiales claves	68,279	68,279
Proveedores específicos	147,417	148,903
Compuertas	42,754	19,132
Desembolsos específicos	100,000	-
Sub-total	<u>906,409</u>	<u>785,927</u>
Otros:		
Planta Termoeléctrica de Miraflores	-	2,323
Construcción del Puente sobre el Canal en el Atlántico	35,000	22,317
Sub-total	<u>35,000</u>	<u>24,640</u>
	<u>B/. 941,409</u>	<u>B/. 810,567</u>

Las cuentas por cobrar no corrientes a GUPCSA incluyen pagos adelantados por los siguientes conceptos:

Movilización y planta:

Pago de adelanto para movilización con un saldo de B/.247,959, monto original de B/.300,000, el cual está garantizado con una carta de crédito irrevocable y redimible a su presentación emitida por un banco con grado de inversión A por Standard & Poor. De acuerdo al contrato, el pagode este adelanto se haría mediante retenciones del 10% de cada certificado de pago de la ACP al contratista hasta que el 50% de este adelanto fuesecancelado y luego mediante retenciones del 15% de cada certificado de pago hasta que el remanente de este adelanto hubiesesido cancelado, en su totalidad iniciando con el certificado de pago en el cual la suma total de todos los pagos interinos certificados excedan el 10% de la cantidad contratada y aceptada.

El 10 de agosto de 2012, por solicitud de GUPCSA, fue acordado por las partes hacer una variación al contrato para suspender temporalmente el pago del adelanto para movilización y las provisiones y el itinerario los cuales fueron variados nuevamente por solicitud de GUPCSA, el 14 de febrero de 2013, el 24 de junio de 2013 y el 20 de diciembre de 2013.

Posteriormente, el 1 de agosto de 2014, las partes acordaron hacer una variación al contrato para mantener la suspensión temporal para la cancelación del adelanto de movilización previamente efectuado. Esta variación introdujo varias condiciones que debe cumplir GUPCSA para que la ACP otorgue la suspensión temporal para la cancelación del adelanto para movilización y prever que sea pagado en su totalidad, a más tardar, el 31 de diciembre 2018, de lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la carta de crédito, la suma que esté aún pendiente.

El contrato prevé que GUPCSA debe mantener la carta de crédito

válida y ejecutable hasta que el adelanto de movilización sea cancelado a la ACP en su totalidad. Si el adelanto por movilización no se ha pagado totalmente a los 45 días antes de la fecha de vencimiento de la carta de crédito, la cual es actualmente el 31 de diciembre de 2015, a más tardar 30 días antes de esta fecha de vencimiento, GUPCSA está obligada a extender la vigencia de la carta de crédito por un periodo no menor de un año (o un periodo menor como sea requerido), de lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la carta de crédito, la suma que esté pendiente aún.

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP ha retenido a GUPCSA B/.52,041.

Adelanto para planta por B/.300,000, el cual está garantizado con dos cartas de crédito irrevocables y redimibles a su presentación; una por B/.100,000 emitida por un banco con grado de inversión A de Standard & Poor y otra por B/.200,000 de otro banco con grado de inversión BBB- de Standard & Poor. De acuerdo al contrato, el pago de este adelanto se haría mediante retenciones del 19% de cada certificado de pago de la ACP al contratista, hasta que éste adelanto se hubiese cancelado, comenzando con el certificado de pago en el cual todos los pagos interinos certificados excedieran el 50% de la cantidad contratada y aceptada.

El 14 de febrero de 2013, por solicitud de GUPCSA, fue acordado por las partes variar el contrato para suspender temporalmente los pagos del adelanto para planta y las provisiones y el itinerario los cuales fueron variados nuevamente por solicitud de GUPCSA el 24 de junio de 2013 y el 20 de diciembre de 2013.

Posteriormente, el 1 de agosto de 2014, las partes acordaron hacer una nueva variación al contrato para continuar la suspensión temporal para la cancelación del adelanto de planta. Esta variación introdujo varias condiciones que debe cumplir GUPCSA para que la ACP otorgue la suspensión temporal para la cancelación del adelanto para planta y prever que sea pagado en su totalidad el 31 de diciembre 2018, a más tardar, de lo contrario la ACP tendrá derecho a cobrarse mediante la carta de crédito, la suma que esté aún pendiente.

El contrato prevé que la carta de crédito se debe mantener válida y ejecutable hasta que el adelanto de pago de planta seacancelado a la ACP. Si el adelanto no se ha pagado totalmente a los 45 días antes de la fecha de vencimiento de la carta de crédito, la cual es actualmente el 31 de diciembre de 2015, a más tardar 30 días antes de esta fecha de vencimiento, GUPCSA estáobligada a extender la vigencia de la carta de crédito por un periodo no menor de un año (o un periodo menor como sea requerido) de lo contrario ACP tiene derecho a cobrarse mediante la carta de crédito, la suma que esté pendiente.

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP no ha realizado retenciones a GUPCSA.

Acero de refuerzo:

El 26 de julio del 2012, a solicitud de GUPCSA, las partes acordaron variar el contrato para que la ACP le adelantase a GUPCSA un pago

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

6. Cuentas por cobrar (continuación)

por el escalamiento del precio del acero de refuerzo por la suma de B/.19,632 (120.041 tm). De acuerdo al contrato, este adelanto sería cancelado a la ACP mediante la retención de la cantidad que de otra manera, hubiese sido pagada al contratista por el monto ajustado pendiente del período con respecto al acero de refuerzo de cada certificado de pago de la ACP al contratista hasta que este adelanto hubiese sido pagado, comenzando desde la primera fecha de ajuste después del 26 de julio de 2012. El pago de este adelanto estaba garantizado por una fianza de pago emitida por Nacional de Seguros de Panamá y Centroamérica, S.A.

Al 30 de septiembre de 2014, este anticipo fue pagado a la ACP.

Proveedores de materiales clave:

El 29 de agosto de 2012, a solicitud de GUPCSA, las partes acordaron variar el contrato para que la ACP le adelantase a GUPCSA los montos que serán pagados por el contratista a ciertos proveedores de materiales claves para las facturas fechadas entre mayo de 2012 y la solicitud del contratista para los pagos interinos en diciembre de 2012 por un monto de hasta B/.82,500 o hasta una fecha límite de 23 de diciembre de 2013, lo que ocurriese primero. Al 30 de septiembre de 2014, la ACP le desembolsó a GUPCSA B/.68,279.

De acuerdo al contrato, este adelanto sería cancelado a la ACP mediante retenciones del 5% de cada certificado de pago de la ACP al contratista iniciando con el certificado de pago emitido en respuesta a la aplicación interina de pago de enero de 2013 hasta que el adelanto fuese cancelado. A solicitud de GUPCSA, el 23 de noviembre de 2012, se efectuó una variación al contrato para suspender temporalmente la cancelación del adelanto para proveedores de materiales claves y las provisiones y el itinerario los cuales fueron variados nuevamente por solicitud de GUPCSA el 14 de febrero de 2013, el 24 de junio de 2013, el 20 de diciembre de 2013, el 13 de marzo de 2014 y el 16 de junio de 2014, estableciendo varias metas de producción y condiciones con las que el contratista tendría que cumplir para posponer la fecha de cancelación de los adelantos.

Posteriormente, el 1 de agosto de 2014, las partes acordaron hacer una variación al contrato para posponer temporalmente la cancelación del adelanto de proveedores de materiales claves. Esta variación pospuso la cancelación por GUPCSA del adelanto de proveedores de materiales claves al 31 de diciembre de 2015 y también agregó al contrato varias condiciones las cuales GUPCSA debe cumplir para continuar extendiendo la suspensión temporal para la cancelación de los adelantos después del 31 de diciembre de 2015. Estas condiciones están relacionadas a las provisiones de las garantías (el tipo o combinación de las cuales es a discreción de GUPCSA), al logro de nuevos desempeños acordados y a la finalización funcional del proyecto por GUPCSA, concepto que fue añadido en la variación al contrato el 1 de agosto de 2014. Si GUPCSA cumple con estas condiciones, entonces las modificaciones establecen que el adelanto de proveedores de materiales clave debe ser cancelado por GUPCSA a más tardar el 31 de diciembre 2018, de lo contrario la ACP podrá

reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente

El contrato establece que las garantías de pago anticipado deben seguir vigentes, válidas y ejecutables hasta que el adelanto para los proveedores de materiales claves hubiese sido cancelado a la ACP. Si la garantía proporcionada consiste en una carta de crédito o unafianza, y el adelanto de pago de los proveedores de materiales claves no ha sido cancelado en 45 días antes de la fecha de expiración especificada de la carta de crédito o de la fianza, según sea el caso, no más tarde de 30 días antes de dicha fecha de expiración aplicable, GUPCSA está obligado a extender la validez de tal instrumento de garantía por un período de no menos de un año (o un período menor que puede convenir entre GUPCSA y la ACP), de lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la carta de crédito, la suma que esté pendiente aún.

Proveedores específicos:

El 24 de diciembre de 2012, a solicitud de GUPCSA, fue acordado entre las partes variar el contrato para permitir a la ACP hacer adelantos de cantidades a ser pagadas por el contratista a proveedores específicos hasta por un monto máximo de B/.150,000 o hasta una fecha de corte del 30 de abril de 2013, lo que ocurriese primero. Al 30 de septiembre de 2014, la ACP le ha desembolsado a GUPCSA B/.147,417.

De acuerdo al contrato, este adelanto de pago de proveedores específicos sería repagado a ACP mediante retenciones similares de cada certificado de pago de la ACP al contratista iniciando con el certificado de pago de enero de 2014 a emitirse en febrero de 2014. A solicitud de GUPCSA, el 24 de junio de 2013, se hizo una variación al contrato para las provisiones y el itinerario, los cuales fueron variados nuevamente por solicitud de GUPCSA el 28 de junio de 2013, el 13 de marzo de 2014 y el 16 de junio de 2014.

El 1 de agosto de 2014, las partes acordaron hacer una variación al contrato para posponer temporalmente la cancelación por GUPCSA del adelanto de proveedores específicos. Esta variación otorgó una suspensión temporal para la cancelación del adelanto de proveedores específicos hasta 31 de diciembre de 2015 y también agregó varias condiciones que GUPCSA debe cumplir para prolongar la suspensión de la cancelación de los adelantos después del 31 de diciembre de 2015. Estas condiciones están relacionadas a las provisiones de las garantías (el tipo o combinación de las cuales es a discreción de GUPCSA) y logro de nuevos desempeños acordados y finalización funcional por GUPCSA, concepto que fue añadido en la variación al contrato el 1 de agosto de 2014. Si GUPCSA cumple con estas condiciones, entonces las modificaciones establecen que el adelanto de proveedores específicos debe ser cancelado a la ACP a más tardar el 31 de diciembre 2018, de lo contrario la ACP podrá reclamar mediante la garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente.

El contrato establece que las garantías de pago anticipado deben estar vigentes, válidas y ejecutables hasta que el adelanto para los proveedores específicos sea cancelado. Si la garantía que respalda

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

6. Cuentas por cobrar (continuación)

el adelanto dado consiste en una carta de crédito o una fianza, y el adelanto de pago de los proveedores específicos no ha sido cancelado en 45 días antes de la fecha de expiración especificada de la carta de crédito o de la fianza, según sea el caso, no más tarde de 30 días antes de dicha fecha de expiración aplicable, GUPCSA está obligado a extender la validez de tal instrumento de garantía por un período de no menos de un año (o un período menor que puede convenir entre GUPCSA y la ACP), de lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la carta de crédito, la suma que esté pendiente aún.

Compuertas:

El 28 de junio de 2013, a solicitud de GUPCSA, fue acordado entre las partes, variar el contrato para que la ACP le adelantase pagos a GUPCSA de las cantidades a ser pagadas por el contratista al fabricante de las compuertas de las esclusas por B/.19,132, cifra desembolsada por la ACP a GUPCSA.

De acuerdo al contrato, este adelanto sería cancelado a la ACP mediante retenciones similares de cada certificado de pago de la ACP al contratista, iniciando con el certificado de pago de diciembre 2013 a emitirse en enero de 2014, de manera que el adelanto de pago fuese cancelado a la ACP en el certificado de pago de mayo de 2014 a emitirse en junio de 2014. A solicitud de GUPCSA, el 15 de mayo de 2014, se varió el contrato para las provisiones y el itinerario para posponer temporalmente la cancelación de estos adelantos de las compuertas dados a GUPCSA. Este adelanto está garantizado por una fianza de pago emitida por Zurich American Insurance Company, conocido como garantía para planta y materiales, hasta su expiración el 28 de febrero de 2015 y después de dicha fecha de expiración, por las garantías de pago anticipado establecidas por contrato.

El 1 de agosto de 2014, las partes acordaron hacer una variación al contrato para posponer temporalmente la cancelación del adelanto de las compuertas. Esta variación pospuso la cancelación a la ACP del adelanto de las compuertas hasta más tardar el 31 de diciembre de 2015 y también agregó varias condiciones las cuales GUPCSA debería cumplir para posponerla cancelación de los adelantos más allá del 31 de diciembre de 2015. Estas condiciones están relacionadas a la entrega por GUPC a la ACP de las garantías (el tipo o combinación de las cuales es a discreción de GUPCSA) y el logro por GUPCSA de nuevos desempeños acordados y la finalización funcional del proyecto por GUPCSA, concepto que fue añadido en la variación al contrato el 1 de agosto de 2014. Si GUPCSA cumple con estas condiciones, entonces GUPCSA tendrá hasta el 31 de diciembre 2018 para cancelar a la ACP el adelanto de las compuertas, de lo contrario la ACP podrá reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente.

El adelanto para las compuertas puede estar garantizado por una carta de crédito o una fianza. El contrato prevé que la garantía para planta y materiales o las garantías de adelanto, según aplique, así como los documentos relacionados con las garantías adicionales requeridos

bajo el contrato deben estar vigentes, válidos y ejecutables hasta que el pago del anticipo para compuertas hubiese sido cancelado a la ACP. Si la garantía consiste en una carta de crédito o una fianza, y el adelanto de las compuertas no ha sido cancelado en 45 días antes de la fecha de expiración especificada de la carta de crédito o de la fianza, según corresponda, no más tarde de 30 días antes de dicha fecha de expiración aplicable, GUPCSA está obligado a prorrogar la validez de tal instrumento de garantía por un período de no menos de un año (o un período menor que puede convenir entre GUPCSA y ACP), de lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la carta de crédito, la suma que esté pendiente aún.

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP ha retenido B/.6,378 (2013: B/.-).

Segundo adelanto para las compuertas. A solicitud de GUPCSA, el 7 de agosto de 2014, fue acordado entre las partes una variación al contrato para que la ACP le adelantase a GUPCSA los importes a pagar por el contratista al fabricante de las compuertas en o después del 1 de agosto de 2014 hasta por un monto máximo de B/.30,000. Al 30 de septiembre de 2014, ACP le desembolsó a GUPCSA B/.30,000. El segundo adelanto para las compuertas está garantizado por una fianza emitida por Nacional de Seguros de Panamá y Centroamérica, S.A. cuya fecha de expiración es 31 de diciembre de 2015.

El segundo adelanto para las compuertas, según el contrato, será cancelado por GUPCSA a la ACP mediante retenciones de B/.2,000 de cada certificado de pago de la ACP al contratista, iniciando con el certificado de pago de septiembre de 2014 a emitirse en octubre de 2014, a fin de que el segundo adelanto para las compuertas sea cancelado en el certificado de pago de noviembre de 2015 a emitirse en diciembre de 2015, de lo contrario podrá reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente.

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP no ha realizado retenciones.

Desembolsos específicos:

El 13 de marzo de 2014, a solicitud de GUPCSA, se acordó por las partes hacer una variación al contrato para permitir que cada parte desembolsase B/.100,000 para que GUPCSA pudiese pagar montos que adeudaba a proveedores y subcontratistas del proyecto. En esta variación, ACP se comprometió a adelantar B/.100,000 si GUPCSA contribuía con sus B/.100,000. Al 30 de septiembre de 2014, la ACP le ha desembolsado a GUPCSA un adelanto de B/.100,000. A solicitud de GUPCSA, el 20 de marzo de 2014, el 26 de junio de 2014 y el 1 de agosto de 2014, las partes acordaron hacer una variación al contrato para modificar las provisiones relacionadas con los desembolsos específicos. El adelanto para desembolsos específicos está garantizado por las garantías de pago por adelantado.

Según el contrato, el adelanto por B/.100,000 para desembolsos específicos debe ser cancelado a la ACP en el certificado de pago de noviembre de 2015 a emitirse en diciembre de 2015, si GUPCSA no lo cancela, la ACP tendrá derecho a reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente.

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

6. Cuentas por cobrar (continuación)

	2014	2013
Al 30 de septiembre de 2014, la ACP no ha realizado retenciones.	B/. 3,766	B/. 6,853
Otros:	29,516	17,427
<i>Planta Termoeléctrica de Miraflores:</i>		
Tránsitos		
Venta de energía eléctrica	5,321	5,457
Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	1,643	1,366
Otras entidades gubernamentales	2,681	3,554
Otros servicios	B/. 42,927	<u>B/. 34,657</u>

El contrato para la expansión de la planta termoeléctrica de Miraflores que incluyó un sistema de recuperación de energía de los gases de escape fue adjudicado a la empresa Hyundai Heavy Industries Co., Ltd., por un monto de B/.114,859. El contrato establecía que la ACP adelantaría al contratista fondos por el 20% del valor original del contrato, que representa B/.22,780, y que fuerondeembolsados por ACP al contratista en agosto de 2011. Esta cuenta por cobrar estaba garantizada por una carta irrevocable de crédito emitida por el Korea Exchange Bank. Dicho adelanto se amortizó totalmente mediante retenciones acordadas a los pagos que la ACP realizó a Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. en concepto de avance de obra.

Las cuentas por cobrar no generan intereses y el término de vencimiento es de 30 días.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas pero no deterioradas:

	2014	2013
60 - 90 días	B/. 43	B/. 10
90 - 180 días	56	79
	B/. 99	<u>B/. 89</u>

Construcción del Puente sobre el Canal en el lado Atlántico:

El contrato para la construcción del puente sobre el Canal en el lado Atlántico fue adjudicado a la empresa Vinci Construction Grands Projects, el 26 de octubre de 2012. Durante el año 2014, el nombre del contratista cambio a Puente Atlántico, S.A. De acuerdo al contrato, la ACP debía desembolsar al contratista adelantos por un monto máximo de hasta B/.35,000 programados en tres pagos; el primero por B/.20,000, el segundo por B/.10,000 subdividido en dos sub-pagos de B/.5,000 cada uno y el tercero por B/.5,000.

7. Propiedades de inversión

La propiedad de inversión consiste en un terreno con un área de 464,759.71 metros cuadrados, ubicado en el extremo sur (Pacífico) del Canal que colinda con el cauce del Canal y con otro terreno propiedad de la ACP. La ACP adquirió este terreno por su valor estratégico para el desarrollo rentable de actividades complementarias al funcionamiento del Canal. El terreno se compró hace un año usando como referencia avalúos independientes, por lo que se considera que el valor razonable no ha variado de manera importante. El siguiente cuadro presenta el detalle de las propiedades de inversión al 30 de septiembre de 2014:

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP desembolsó al contratista B/.37,317 en concepto de adelantos y costo de fianzas de cumplimiento y de pago. El adelanto de B/.35,000 está garantizado con cartas de crédito irrevocables vigentes por la totalidad de la suma adelantada. Encaso de que los adelantos no hubiesen sido recobrados por la ACP 45 días antes de la expiración de las cartas de crédito irrevocables correspondientes, el Contratista deberá, a más tardar 30 días previos a la expiración de las cartas, extender la validez de las mismas por un periodo no menor de un año o la ACP podrá solicitarle al banco el pago de las cartas correspondientes. De acuerdo al contrato, el pago de este adelanto se hará mediante deducciones que realizará la ACP a los pagos al contratista en concepto de avance de obra. Al 30 de septiembre del 2014 el monto recobrado de los pagos al contratista es de B/.2,317 (2013: B/.-) correspondiente al recobro de pago de costos de las fianzas antes mencionadas, según lo estipula el Contrato. Una vez el avance de obra del proyecto supere el 10% del contrato se iniciarán los descuentos relacionados con los B/.35,000 de pago anticipado.

	Al inicio del año	Adiciones	Al final del año
Costo:			
Terreno	B/. _____	- B/. 89,757	B/. 89,757
	<u>B/. _____</u>	<u>- B/. 89,757</u>	<u>B/. 89,757</u>

Inicialmente, este terreno se registró como parte de las propiedades, planta y equipos con el propósito de usar el terreno para desarrollar funciones complementarias al negocio del Canal. Posteriormente, después de concluir múltiples estudios, se reclasificó a propiedades de inversión cuando se autorizó desarrollar en el terreno un puerto de trasbordo de contenedores que sería operado por un concesionario.

Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar

8. Inventarios, neto

Las cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes se detallan a continuación:

Los inventarios se detallan como sigue:

	2014	2013
Materiales y suministros	B/. 76,049	B/. 73,308
Combustible	15,456	11,014
Estimación para obsolescencia de inventario	(7,300)	(4,100)
	B/. 84,205	<u>B/. 80,222</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

8. Inventarios, neto (continuación)

El movimiento de la estimación para obsolescencia de inventario de materiales y suministros es el siguiente:

	2014	2013
Saldo al inicio del año	B/. 4,100	B/. 4,715
Aumento	4,018	144
Castigos	(818)	(759)
Saldo al final del año	<u>B/. 7,300</u>	<u>B/. 4,100</u>

El monto del gasto de materiales y suministros de inventarios reconocido en el estado de resultados durante el año 2014 fue de B/.34,540 (2013: B/.37,330).

El monto del gasto de combustible reconocido en el estado de resultados durante el año 2014 fue de B/.184,858 (2013: B/.102,284).

9. Otros activos financieros

Los otros activos financieros se detallan a continuación:

	2014	2013
Activos financieros medidos al costo amortizado:		
Inversiones en valores	<u>B/. 743,161</u>	<u>B/. 640,912</u>

Al 30 de septiembre de 2014, la tasa de interés anual de retorno de los valores es de 0.64% (2013: 0.89%) pagadera al final de cada plazo y con vencimiento máximo de hasta un año.

Los valores se miden al costo amortizado y fueron adquiridos con el objeto de mantenerlos hasta su vencimiento. Todas las inversiones de la ACP fueron colocadas en instrumentos con grado de inversión y tienen vencimiento a corto plazo.

La Ley Orgánica establece que los fondos de la ACP podrán ser invertidos 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.

10. Intereses acumulados por cobrar y otros activos

Los intereses acumulados por cobrar y otros activos se detallan como sigue:

	2014	2013
Intereses por cobrar	B/. 10,179	B/. 12,548
Pagos por adelantado	2,782	2,853
	<u>B/. 12,961</u>	<u>B/. 15,401</u>

11. Efectivo y depósitos en banco

El efectivo y depósitos en banco se desglosan a continuación:

	2014	2013
Efectivo en caja	B/. 40	B/. 43
Depósito en cuentas corrientes	92,382	79,336
Depósitos en cuentas de ahorro	200,055	260,070
Depósitos a plazo con vencimientos originales menores de 90 días	531,200	114,089
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	<u>823,677</u>	<u>453,538</u>
Depósitos a plazo con vencimientos originales mayores de 90 días sin exceder un año	1,084,013	1,071,502
	<u>B/. 1,907,690</u>	<u>B/. 1,525,040</u>

El efectivo depositado en cuentas bancarias devenga un interés basado en las tasas diarias determinadas por los bancos correspondientes. Al 30 de septiembre de 2014, estos recursos tienen como prioridad cubrir las obligaciones de la ACP y devengan tasas de interés que varían entre 0.1% y 1.0%, (2013: entre 0.13% y 1.01%).

Al 30 de septiembre de 2014 y 30 de septiembre de 2013 no existían restricciones de uso sobre los saldos de efectivo y los depósitos en banco.

12. Capital aportado

El Artículo 316 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 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, tal como lo establece el Artículo 2 de la Ley Orgánica, y el patrimonio económico constituido por todas aquellas instalaciones, edificios, estructuras y equipos que se utilizan para la operación y funcionamiento del Canal establecido en el Artículo 33 de la misma Ley.

En cumplimiento de estas disposiciones, el Estado transfirió las tierras y edificaciones; para su registro, se utilizó una metodología conservadora que reflejaba un estimado del valor razonable para cada uno de los bienes que posteriormente fueron inscritos en el Registro Público.

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

13. Reservas y contribuciones para programas de inversiones e inventarios

El movimiento de las reservas y contribuciones al 30 de septiembre se detalla a continuación:

	2014		Aumento (disminución)		2013		Aumento (disminución)		2012	
Reservas:										
Ampliación del Canal	B/.	186,572	B/.	-	B/.	186,572	B/.	30,000	B/.	156,572
Riegos catastróficos		36,000		-		36,000		-		36,000
Contingencias y capital de trabajo		215,130		18,300		196,830		540		196,290
Capitalización de la empresa		261,743		(3,105)		264,848		32,207		232,641
Estratégica para programas de inversiones		150,000		150,000		-		-		-
		<u>849,445</u>		<u>165,195</u>		684,250		62,747		621,503
Contribuciones para:										
Programas de inversiones		4,801,774		492,610		4,309,164		540,119		3,769,045
Compra de inventarios		10,000		10,000		-		-		-
	B/.	<u>5,661,219</u>	B/.	<u>667,805</u>	B/.	<u>4,993,414</u>	B/.	<u>602,866</u>	B/.	<u>4,390,548</u>

Ampliación del Canal

La ACP mantiene 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 los niveles de utilidades obtenidas en atención a las necesidades de financiamiento de la ACP para determinados proyectos durante la ejecución del programa. En el año fiscal 2014 esta reserva no tuvo cambios mientras que para el 2013, el aumento de esta reserva fue de B/.30,000.

Riesgos catastróficos

La ACP mantiene una reserva de patrimonio de B/.36,000 con el fin de sufragar el costo del deducible de las pólizas de seguros contra riesgos catastróficos.

Contingencias y capital de trabajo

La ACP mantiene una reserva de patrimonio de contingencias para capital de trabajo que se calcula con base en el nivel de ingresos y está definida como 30 días de ingresos o facturación promedio del Canal. Durante el año fiscal 2014, se aprobó aumentar esta reserva por B/.18,300 (2013: B/.540) para un total reservado de B/.215,130 (2013: B/.196,830)

Capitalización de la empresa

La ACP mantiene una reserva de patrimonio para capitalización con el propósito de asegurar y facilitar la proyección financiera de la ACP a largo plazo. Durante el año fiscal 2014 se aprobó disminuir esta reserva por B/.3,105 y en el 2013 se aprobó aumentarla por B/.32,207.

Estratégica para programas de inversiones

En el año fiscal 2014 la ACP estableció una reserva de patrimonio por B/.150,000 para mantener la sostenibilidad estratégica y competitividad del Canal asegurando con anticipación la disponibilidad de fondos para atender las necesidades adicionales de proyectos de inversión existentes y para poder aprovechar las oportunidades de crecimiento que requieran la implementación de nuevos proyectos de inversión.

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

13. Reservas y contribuciones para programas de inversiones (continuación)

Contribuciones para programas de inversiones

Al 30 de septiembre del 2014, la ACP aumentó los fondos de los programas de inversiones por B/.492,610 (2013: B/.540,119) para un total contribuido de B/.1,551,859 (2013: B/.1,444,134) para el Programa de Inversiones – Otros y B/.3,249,915 (2013: B/.2,865,030) para el Programa de Inversiones – Ampliación del Canal. Esta reserva incluye un monto para contingencias para el programa de inversiones regular, que es establecido cada año; el saldo no utilizado de esta contingencia se remite a excedentes al final del periodo.

Contribuciones para inventarios

En el año fiscal 2014 la ACP estableció una contribución por B/.10,000 para sufragar el incremento en el valor del inventario. Este incremento se ha originado debido al aumento en los precios de los artículos y a mayor volumen de compras.

Ley Orgánica establece que una vez cubiertos los costos de funcionamiento, inversión, modernización y ampliación del Canal, así como las reservas necesarias previstas en la Ley y en los reglamentos, los excedentes serán remitidos al Tesoro Nacional en el periodo fiscal siguiente.

14. Otras cuentas de patrimonio – componentes de otro resultado integral

Otras cuentas de patrimonio se componen en su totalidad por la ganancia (pérdida) no realizada por la valuación de los instrumentos de cobertura de flujos de efectivo y por la (pérdida) no realizada en las valuaciones actuariales de los planes de beneficios definidos a empleados post-empleo.

Los ajustes durante el año a las otras cuentas de patrimonio - otro resultado integral son los siguientes:

	2014	2013
Saldo al 1 de octubre	B/. (131,845)	B/. (227,770)
Coberturas de flujos de efectivo:		
Contratos de permuta de tasas de interés:		
Reclasificación de pérdidas durante el año a costos en proceso	35,005	33,699
(Pérdida)/ganancia neta durante el año de contratos no vencidos	(40,181)	62,241
Contrato de permuta de precios de materiales:		
Ganancia/(pérdida) neta durante el año de contratos no vencidos	<u>233</u>	<u>(15)</u>
	(4,943)	95,925
Valuaciones actuariales:		
Pérdida neta en las valuaciones actuariales de los planes de beneficios a empleados post-empleo	<u>(537)</u>	-
(Pérdida) ganancia neta durante el año	<u>(5,480)</u>	<u>95,925</u>
Saldo al 30 de septiembre	<u><u>B/. (137,325)</u></u>	<u><u>B/. (131,845)</u></u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

15. Utilidades disponibles para distribuir

La Ley Orgánica establece que luego de cubrir los fondos para el Programa de Inversiones y las reservas necesarias, (véase nota 13), los excedentes serán remitidos al Tesoro Nacional en el periodo fiscal siguiente. Por lo tanto, la ACP deberá transferir B/.653,821 al Tesoro Nacional correspondiente al año terminado el 30 de septiembre de 2014 (2013: B/.610,537). (Véase nota 28).

En cumplimiento de la Ley No. 28 del 17 de julio de 2006, durante la construcción del tercer juego de esclusas, los aportes al Tesoro Nacional, en concepto de excedentes de la operación, no serán inferiores a los aportes en tal concepto, hechos en el año fiscal 2005 por la suma de B/.268,850.

Además, los aportes en concepto de excedentes más los pagos por derecho por tonelada neta de la operación, no serán menores a los aportes efectuados en el año fiscal 2006 por la suma de B/.568,128.

	2014	2013
Aportes al Estado:		
Excedentes (véase nota 28)	B/. 653,821	B/. 610,537
Derechos por tonelada neta	374,465	369,003
Tasas por servicios públicos	2,378	2,228
Total	<u>B/. 1,030,664</u>	<u>B/. 981,768</u>

16. Préstamos

A continuación se detallan los financiamientos recibidos para el Programa de Inversiones de la Ampliación del Canal los cuales se presentan al costo amortizado al 30 de septiembre:

	2014	2013
Banco Japonés de Cooperación Internacional (BJCI)	B/. 800,000	B/. 800,000
Banco Europeo de Inversión (BEI)	500,000	200,000
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	400,000	400,000
CAF Banco de Desarrollo de America Latina (CAF)	300,000	50,000
Corporación Financiera Internacional (CFI)	300,000	-
Saldo al final del año	<u>B/. 2,300,000</u>	<u>B/. 1,450,000</u>

El financiamiento del BJCI, BID, CAF, CFI y un tramo del BEI están suscritos a tasa variable (Libor 6 meses más margen), y un tramo del financiamiento del BEI está suscrito a tasa fija. Todo el financiamiento inicia amortizaciones semestrales del principal a partir del 15 de mayo del 2019, y con vencimiento en noviembre de 2028.

La ACP cumple con la obligación de informar a las cinco agencias de desarrollo las obligaciones financieras del Acuerdo Común de Términos sobre los niveles de los dos indicadores de endeudamiento: deuda total / EBITDA y cobertura de servicio de deuda.

17. Otros pasivos financieros

Los otros pasivos financieros se detallan a continuación:

	2014	2013
“Instrumentos financieros designados como instrumentos de cobertura registrados a valor razonable “		
Permuta de tasas de interés	B/. 150,066	B/. 144,573
Permuta de diesel liviano-contrato de Esclusas	-	279
Permuta de diesel liviano-contrato Puente del Atlántico	46	-
	<u>B/. 150,112</u>	<u>B/. 144,852</u>
Corriente	B/. 13,324	B/. 13,007
No corriente	136,788	131,845
	<u>B/. 150,112</u>	<u>B/. 144,852</u>

El 18 de abril de 2012, la ACP realizó un contrato de cobertura con J.Aron & Co. (Goldman Sachs) por 18.1 millones de galones de diésel liviano usado en operaciones del Canal. Esta cobertura se contrató para transferir el riesgo de variabilidad de los flujos de efectivo futuros atribuibles a la variabilidad en los precios del índice del diésel del 26 de abril de 2012 al 25 de julio de 2014.

El 21 de noviembre de 2013, la ACP realizó un contrato de cobertura con J.Aron & Co. (Goldman Sachs) por 674,208 galones de diésel liviano usado en operaciones del Canal. Esta cobertura se contrató para transferir el riesgo de variabilidad de los flujos de efectivo futuros atribuibles a la variabilidad en los precios del índice del diésel del 11 de diciembre de 2013 al 10 de diciembre de 2014.

Con el fin de transferir el riesgo en la variabilidad de los flujos de efectivo futuros atribuible a la volatilidad de las tasas de interés aplicada al financiamiento del Programa de Ampliación del Canal, la ACP suscribió un contrato de permuta de tasas de interés, en el que paga tasa fija y recibe tasa variable.

18. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar son las siguientes:

	2014	2013
Tesoro Nacional	B/. 32,314	B/. 31,336
Proveedores y otros	243,819	278,935
	<u>B/. 276,133</u>	<u>B/. 310,271</u>
Corriente	B/. 192,494	B/. 247,952
No corriente	83,639	62,319
	<u>B/. 276,133</u>	<u>B/. 310,271</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

18. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (continuación)

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

La Ley Orgánica 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. Al 30 de septiembre de 2014, el total de derechos por tonelada neta ascendió a B/.374,465 (2013: B/.369,003).

19. Provisión para reclamaciones de siniestros marítimos

La provisión para reclamaciones por siniestros marítimos representa el monto estimado a pagar de los reclamaciones presentadas o que se espera que sean presentadas sobre accidentes ocurridos en aguas del Canal sobre los cuales la ACP estima que será responsable.

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

	2014	2013
Saldo al inicio del año	B/. 16,689	B/. 20,235
Provisión del año	1,196	391
Pagos realizados	<u>(5,021)</u>	<u>(3,937)</u>
Saldo al final del año	<u>B/. 12,864</u>	<u>B/. 16,689</u>

La provisión del año está incluida en el estado de resultados como un gasto del período corriente en el renglón de provisión para siniestros marítimos.

20. Otros pasivos

Los otros pasivos se detallan como sigue:

	2014	2013
Inventarios en tránsito	B/. 14,973	B/. 4,010
Reclamaciones misceláneas	2,421	2,594
Cheques pendientes de cobro y otros	14,573	1,929
Adelanto del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales	604	454
	<u>B/. 32,571</u>	<u>B/. 8,987</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

21. Mano de obra y materiales capitalizados

Los proyectos del programa de inversiones más relevantes que se han ejecutado con recursos y equipos propios, se detallan a continuación:

	2014		2013
Inversiones - otros:			
Ensanche y enderezamiento del Corte Culebra (Gaillard)	B/. 17,021	B/.	23,936
Sistema de administración de activos	-		324
Puente sobre el Canal en el Atlántico	1,800		852
Expansión de la planta termoeléctrica de Miraflores	-		3,319
Proyectos complementarios de dragado en las entradas de mar al Canal	432		4,395
Recolección - tratamiento de aguas residuales en ACP	845		1,093
Ensanche del canal de entrada del Pacífico a 300 metros	-		1,117
Ensanche de las bordadas al norte de Bas Obispo y ampliación de la estación de amarre de Gamboa	5,818		759
Sistema de Gestión de demanda de servicios de tránsito	1,162		-
Sistema financiero de presupuesto y planeación estratégica	386		-
Arquitectura empresarial de la ACP (RENOVA) - Diseño e implementación	326		-
Reubicación instalaciones de unidades de Reparación Norte y Transporte Terrestre hacia Astillero de Monte Esperanza	176		-
Plataforma de Capa Media (SOA) y conmutadores de datos	143		-
Reparación y reemplazo de las tuberías de la línea de conducción de agua potable	-		438
Reemplazar la draga RMC por una nueva draga retroexcavadora hidráulica	-		319
Otros proyectos varios	<u>1,572</u>		<u>1,610</u>
	<u>29,681</u>		<u>38,162</u>
Inversiones - ampliación del canal			
Dragado del Lago Gatún	26,224		27,041
Dragado a la entrada del Pacífico	-		1,203
Excavación seca No.4 del canal de acceso Pacífico Norte y construcción de la represa de Borinquen	1,300		1,304
Administración del Programa	844		857
Elevación del nivel máximo operativo del Lago Gatún	983		1,530
Diseño y construcción de las esclusas post-panamax	1,974		1,985
Administración ambiental	30		51
Estudios de sitio de despojos en el Sector Atlántico	-		123
	<u>31,355</u>		<u>34,094</u>
	<u>B/. 61,036</u>	B/.	<u>72,256</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

22. Impuesto sobre la renta

La ACP no está sujeta al 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.

23. Beneficios a empleados

Al 30 de septiembre de 2014, el pasivo constructivo y formal de los programas de beneficios a empleados era el siguiente:

2014

Beneficio por retiro laboral **B/. 227,748**

En julio del 2012, la ACP estableció un programa de Incentivo por Retiro Voluntario (IRV) a la edad requerida de retiro por vejez para empleados permanentes y jefes de oficinas principales de la ACP. Antes del establecimiento del IRV, existía otro programa denominado Beneficio por Retiro Laboral (BRL) el cual continúa vigente. El colaborador puede escoger entre uno de los dos, y en ningún caso podrá escoger ambos. Estos programas se establecieron por tiempo indefinido pero pueden ser suspendidos o modificados por la Junta Directiva cuando así lo decida. El BRL se mantiene como una opción debido a que está incluido como tal en contrataciones colectivas de la ACP; sin embargo, la probabilidad de que los empleados opten por el BRL es muy baja debido a que los beneficios que brinda el IRV son mayores.

Los criterios y requisitos bajo el BRL son: 1) aplica a los trabajadores de confianza permanentes y aquellos trabajadores permanentes cubiertos por las convenciones colectivas desde el momento en que cumplen la edad de jubilación requerida por las normas de la Caja de Seguro Social (regular o anticipada) y no son elegibles los trabajadores temporales, los funcionarios, ni los trabajadores permanentes cubiertos por las convenciones colectivas de los prácticos; 2) los trabajadores se deben retirar de la ACP dentro del periodo comprendido entre la fecha en que cumplen la edad de jubilación anticipada (55 años las mujeres y 60 los hombres), y 60 días después de cumplir la edad regular de jubilación (57 años las mujeres y 62 años los hombres) y 3) presentan el formulario de “Terminación de la Relación Laboral” por lo menos 30 días calendarios antes de su retiro, pero no más allá de la fecha en que cumplen la edad de jubilación regular.

Los criterios y requisitos bajo el IRV son: 1) el trabajador recibe el beneficio del IRV sólo si cumple con 10 años de servicio y se retira a la edad requerida (anticipada o regular) según sea establecido por la Caja del Seguro Social; 2) tener no menos de 10 años laborando en el

Canal; 3) aceptar la oferta del IRV; 4) cesar sus labores a más tardar 60 días calendario después de haber cumplido la edad requerida y 5) entregar el formulario de terminación de relación laboral mediante renuncia voluntaria.

A partir del año fiscal 2014, la ACP cambió su política contable de reconocimiento del pasivo laboral de beneficios a empleados a raíz de la implementación de la modificación a la NIC19. La modificación fue adoptada de manera prospectiva y no retrospectiva ya que no era practicable para la ACP estimar el impacto económico y financiero de adoptar dicha modificación de manera retrospectiva. Por consiguiente, la adopción de la nueva política se aplicó prospectivamente y el impacto neto de la misma se registró contra el saldo inicial de las utilidades retenidas del período fiscal 2014 por B/.3,737.

La ACP contrató los servicios de un actuario independiente para estimar el valor presente del flujo de efectivo total que tendría que pagar la ACP en el evento de que el plan se mantuviera a través de los años y determinar el pasivo devengado al 1 de octubre de 2013 y al 30 de septiembre 2014. Esta estimación se efectuó utilizando el método de unidad de crédito proyectada y se consideraron supuestos actuariales tales como: estadísticas de antigüedad promedio del personal, frecuencia de destituciones, jubilaciones, retiros anticipados, mortalidad, incremento salarial y las tasas de aceptación del plan, entre otros factores relacionados, que permitieran calcular de manera fiable el valor presente del pasivo de acuerdo a lo requerido por las NIIF, para ambos planes de retiro.

El valor razonable del pasivo de acuerdo a lo requerido por las NIIF, se calculó a distintas tasas de interés y distintos escenarios durante el estudio el cual incluyó datos históricos proporcionados por la ACP al actuarial 1 de octubre de 2013 y al 30 de septiembre del 2014 utilizando una tasa de descuento equivalente a la curva de intereses para bonos corporativos con grado de inversión emitidos por empresas de Estados Unidos de América (AAA, AA, A). Dicho estudio arrojó un resultado de B/.193,435 y B/.227,748, respectivamente.

A continuación se detallan los componentes reconocidos en el estado de situación, en el estado de resultados y en el estado de resultado integral para ambos planes de retiro:

Estado de Situación	Estado de Resultados			Estado de Resultado Integral	Estado de Situación
	Costos de los beneficios	Interés neto	Beneficios pagados	Ajustes actuariales	30 de sept. de 2014
1 oct. 2013					
Valor razonable de los beneficios	B/. 193,435	B/. 28,647	B/. 5,620	B/. 15,699	B/. 15,745
					B/. 227,748

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

23. Beneficios a empleados (continuación)

Los principales parámetros de supuestos actuariales utilizados:

	Edad	2014 %
Tasa de descuento		3.5
Aumento salarial		1.5
Mortalidad		
Mujeres	57 años	2.8
Hombres	62 años	5.9
Invalidez		
Mujeres	57 años	1.2
Hombres	62 años	1.9

A continuación los desembolsos proyectados por los planes de retiro voluntario en años futuros en el caso que se mantengan los planes:

2014

Perfil de vencimiento de la obligación:

De 0 a 1 año	B/. 19,934
De 1 a 5 años	71,545
De 5 a 10 años	176,243
De 10 a 25 años	323,988
De 25 en adelante	45,907

Al 30 de septiembre del 2014, la duración de la obligación de los planes de beneficios a empleados post-empleo (IRV/BRL) es aproximadamente 6.3 años a una tasa de descuento de 3.5%.

A continuación un análisis de sensibilidad cuantitativo para las premisas significativas al 30 de septiembre de 2014:

Premisa	Tasa de descuento		Incremento de salario de 25 pbs	Disminución de salario de 25 pbs
Nivel de sensibilidad	Aumento 25 pbs	Disminución 25 pbs	25 pbs	25 pbs
Impacto en el plan de beneficios definidos	(B/.3,356)	B/.3,491	B/.4,912	(B/.4,768)

Derecho de reembolso de la ACP

A finales del año fiscal 2014, la ACP contrató una póliza de reembolso conforme con la NIC19, para los planes de beneficios definidos por retiro voluntario de los empleados.

La póliza le garantiza a la ACP el reembolso de los pagos que haga la ACP en concepto de los planes de beneficio definido por retiro voluntario de los empleados durante la vigencia del plan en la medida en la que la ACP aporte anualmente a la aseguradora un depósito de garantía equivalente al monto probable que la ACP pagará durante el año por sus planes de beneficio por retiro. En

adición, la póliza de reembolso brinda protección en cada año de su vigencia contra el riesgo de que la ACP sufra algún evento que la incapacite financieramente para hacerle frente a las obligaciones de pago a sus empleados, por cualquier causa, incluyendo iliquidez, ocurrida durante la vigencia de la póliza, estando la ACP al día en el pago de la prima y estando vigentes los planes de beneficios definidos por retiro voluntario de sus empleados. La póliza no cubre el riesgo de incumplimiento de pago de la ACP, cuyo origen se deba a fraude interno, riesgos físicos catastróficos, nuclear y guerra, terrorismo y epidemias.

24. Administración de riesgos

Administración de riesgo financiero

La ACP mantiene una política financiera conservadora y prudente, orientada a salvaguardar su capital y generar el rendimiento óptimo con bajos niveles de riesgo, para lo cual, se realizan actividades de análisis, evaluación, administración y mitigación del riesgo. Esto permite a la gerencia planificar y tomar decisiones que aumenten la contribución económica y la excelencia operativa, mejorando así las probabilidades de alcanzar los objetivos estratégicos.

La estructura de capital de la ACP consiste en la deuda neta (los préstamos como se detalla en la nota 16), compensado por el saldo de efectivo y depósitos en bancos (nota 11) y patrimonio de la empresa (compuesto por capital aportado, reservas, otras cuentas de patrimonio y utilidades disponibles para distribuir, como se revela en las notas 12, 13, 14 y 15, respectivamente).

Históricamente, la ACP ha operado con sus propios recursos debido a que ha generado suficiente efectivo en su operación para cubrir sus necesidades; sin embargo, para sufragar una parte del Programa de Ampliación del Canal, la ACP, suscribió el 9 de diciembre de 2008 un contrato de financiamiento con cinco agencias de desarrollo para obtener préstamos por B/.2,300 (ver nota 16).

Categorías de instrumentos financieros

	2014	2013
Activos financieros		
Efectivo y depósitos en bancos (Nota 11)	B/. 1,907,690	B/. 1,525,040
Costo amortizado:		
Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar (Nota 6)	42,927	34,657
Otros activos financieros al costo amortizado (Nota 9)	743,161	640,912
	<u>B/. 2,693,778</u>	<u>B/. 2,200,609</u>
Pasivos financieros		
Instrumentos financieros en relaciones de registro de cobertura (Nota 18)	B/. 150,112	B/. 144,852
Costo amortizado:		
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar (Nota 18)	276,133	310,271
Préstamos (Nota 16)	2,300,000	1,450,000
	<u>B/. 2,726,245</u>	<u>B/. 1,905,123</u>

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

Objetivos de la gestión de riesgo financiero

El pasivo financiero principal de la ACP está compuesto por préstamos y cuentas por pagar comerciales. El propósito de estos pasivos es financiar principalmente el Programa de Ampliación del Canal. La ACP tiene efectivo, depósitos en bancos, cuentas por cobrar comerciales y fondos invertidos en instrumentos de deuda con vencimientos a corto plazo los cuales mantiene hasta su vencimiento. La ACP también contrata instrumentos de cobertura.

La ACP está expuesta a riesgos de crédito, mercado y liquidez.

La administración de la ACP monitorea la gestión de estos riesgos. La tesorería de la ACP coordina el acceso a los mercados financieros internacionales, monitorea y gestiona los riesgos financieros relacionados con las operaciones de la ACP a través de los informes de riesgos internos, los cuales analizan las exposiciones dependiendo del grado y la magnitud de los mismos. Estos riesgos incluyen el riesgo de mercado (incluyendo el riesgo cambiario y riesgo en los precios), riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de la tasa de interés. Todas las actividades relacionadas con la contratación de cobertura de riesgos son realizadas por equipos de especialistas que tienen los conocimientos, experiencia y supervisión apropiada.

La ACP mantiene políticas que proveen principios escritos sobre la gestión del riesgo cambiario, el riesgo de la tasa de interés, el riesgo de crédito, el uso de instrumentos financieros de cobertura y la inversión de liquidez. Los auditores internos revisan periódicamente el cumplimiento con las políticas y con los límites de exposición. La ACP no suscribe o negocia instrumentos financieros para fines especulativos.

La tesorería informa trimestralmente al comité de finanzas de la Junta Directiva de la ACP, y da seguimiento a los riesgos y las políticas implementadas para mitigar las exposiciones de riesgo. La Oficina del Fiscalizador General audita periódicamente las operaciones de tesorería e informa a la Junta Directiva.

La Junta Directiva revisa y aprueba las políticas para la administración de cada uno de los riesgos que se detallan a continuación:

Riesgo del mercado

Las actividades de la ACP están expuestas principalmente a riesgos financieros de variaciones en las tasas de cambio de monedas, tasas de interés, y precio de materiales. Con el propósito de gestionar su exposición a estos riesgos, la ACP suscribe una variedad de instrumentos financieros de cobertura, incluyendo:

- Permutas de tasas de interés para mitigar el riesgo del aumento de las tasas de interés.
- Permutas en precios del diésel para mitigar el riesgo de las fluctuaciones del precio de este insumo en el contrato del tercer

juego de esclusas del Programa de Ampliación y del contrato del puente en el Atlántico.

- Contratos de opciones de compra futura de diésel para mitigar el riesgo de las fluctuaciones del precio del diésel liviano requerido para las operaciones regulares del Canal.

Administración del riesgo cambiario

La ACP ha establecido una política para administrar el riesgo de moneda extranjera con respecto a su moneda funcional. Esta política indica que todas las inversiones y depósitos en bancos serán en moneda de los Estados Unidos de América o en otras monedas que autorice la Junta Directiva.

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP no mantiene compromisos en otras monedas y sólo tiene depósitos colocados en moneda de los Estados Unidos.

Gestión de riesgo en las tasas de interés

La ACP se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés debido a que toma dinero en préstamo a tasas de interés tanto fijas como variables. Este riesgo es manejado mediante el uso de contratos de permuta de tasas de interés (Interest Rate Swap). Las actividades de cobertura se evalúan regularmente para que se alineen con las tasas de interés y el nivel de riesgo definido; asegurando que se apliquen las estrategias de cobertura más rentables.

Contratos de permuta de tasas de interés

A partir de marzo 2010, la ACP estableció contratos de permuta de tasa de interés, sin garantías por parte de la ACP, para fijar la tasa de préstamo por B/.800,000 que fueron contratados a tasa de interés variable. De estos B/.800,000, B/.200,000 fueron recibidos el 1 de marzo del 2010, B/.300,000 el 29 de octubre de 2010 y B/.300,000 el 13 de abril de 2011. Las amortizaciones a principal serán semestrales por B/.40,000 a partir del 15 de mayo de 2019 hasta su vencimiento el 15 de noviembre de 2028.

De acuerdo a los contratos de permuta en las tasas de interés, la ACP acuerda intercambiar la diferencia entre los importes de la tasa de interés fija y flotante calculados sobre los importes del capital nacional acordado. Dichos contratos le permiten a la ACP mitigar el riesgo de cambio en las tasas de interés sobre el flujo de efectivo de parte de la deuda cubierta, contratada a tasa de interés variable. El valor razonable de las permutas de tasas de interés al final del período sobre el que se informa se determina descontando los flujos de efectivo futuros utilizando las curvas al final del período sobre el que se informa y el riesgo de crédito inherente en el contrato, lo cual se detalla más adelante.

La siguiente tabla detalla los importes del capital nocional y los términos restantes de los contratos de permuta de tasas de interés pendientes al final del período sobre el que se informa:

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

Coberturas de flujos de efectivo
(Efectivo 15-may-2010, vencimiento 15-Nov-2028)

Contratos a tasa de recepción variables y tasas de pagos fijas pendientes	Tasa de interés fija promedio contratada		Valor nominal del capital		Valor razonable	
	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
	5 años o más	4.67%	4.67%	B/. 800,000	B/. 800,000	B/. (150,055)

Las permutas de tasas de interés se liquidan semestralmente. La tasa variable sobre las permutas en las tasas de interés es la tasa Libor 6 meses. La ACP pagará o recibirá dicha diferencia entre la tasa de interés flotante y la tasa fija sobre una base neta.

Todos los contratos de permuta de tasa de interés por medio de los cuales se intercambian los importes de intereses a la tasa variable por importes de intereses a la tasa fija se designan como coberturas de flujo de efectivo con el fin de reducir la exposición de flujo de efectivo de la ACP que resulta de las tasas de interés variables sobre los préstamos.

Análisis de sensibilidad para las tasas de interés

Los siguientes análisis de sensibilidad han sido determinados con base en la exposición a las tasas de interés para los instrumentos financieros al final del período sobre el que se informa.

Al 30 de septiembre de 2014, por cada punto básico de incremento/disminución en la curva de tasa Libor por la vida remanente del contrato, la pérdida no realizada en el contrato de canje de interés disminuiría/aumentaría en B/.768.3. Este monto se calculó con base en el indicador DV01 generado por el modelo de valuación de la herramienta Bloomberg utilizada para las valuaciones de los contratos de canje de interés.

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP espera que la tasa Libor por la vida remanente del contrato aumente en 30 puntos básicos durante el año fiscal 2015, lo que representaría un incremento de B/.23,048 en el patrimonio de la ACP.

Riesgos de precio de combustible

La ACP se encuentra expuesta al riesgo de la fluctuación del precio de las materias primas, principalmente el combustible utilizado en su actividad de operaciones marítimas y de generación de energía para las operaciones de la ACP y para la venta de excedentes de energía al Sistema Integrado Nacional, en la medida en la que tales variaciones no puedan ser trasladadas a los clientes de la ACP.

Operaciones marítimas

La ACP usa aproximadamente entre 10 y 12 millones de galones anuales de diésel liviano en sus operaciones de tránsito de buques. A partir del 20 de octubre del 2009, la gestión de este riesgo de fluctuación de los precios de este insumo se realiza principalmente dentro del año fiscal, período que se considera representativo para la implantación de políticas comerciales apropiadas. Esta gestión se realiza mediante operaciones de cobertura específicas por aproximadamente 80% del volumen previsto

Para el año fiscal 2014, la ACP realizó una transacción de cobertura tipo techo estableciendo un precio máximo de B/.3.22 por galón para 9,130 millones de galones anuales a fin de cubrir el riesgo en la variabilidad de los precios del diésel de operaciones. Hasta el mes de septiembre de 2014 se registró un consumo de 11.31 millones de galones.

Generación de energía

La ACP genera electricidad para consumo de las operaciones del Canal y comercializa la producción excedente en el mercado eléctrico nacional. Hasta el mes de septiembre 2014 la ACP consumió el 13% de la energía producida mientras que el 87% restante se vendió al mercado eléctrico. La energía producida por plantas hidroeléctricas fue de 12% y por plantas térmicas fue de 88%.

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

La generación con plantas térmicas se encuentra expuesta al riesgo de volatilidad del precio del combustible, sin embargo, este precio se encuentra indexado a la tarifa de venta de la energía. Estas indexaciones se definen en cláusulas contractuales cuando la energía se vende bajo contratos previamente definidos o en las declaraciones semanales cuando la energía se vende fuera de contratos, es decir, en el mercado ocasional.

Análisis de sensibilidad al riesgo de precio del combustible de operaciones

Al 30 de septiembre de 2014, el índice de precio vigente para compras de diésel liviano de la ACP era de B/.3.09 por galón. Con un consumo estimado para el año fiscal 2015 de 12.35 millones de galones anuales y suponiendo un incremento que lleva el precio del diésel a un valor de B/.3.19 por galón durante el año fiscal 2015, el rubro de gasto de combustible registraría un aumento de aproximadamente B/.4.4 millones. Hasta la fecha no se ha pactado un precio de ejercicio para un instrumento de cobertura para el año fiscal 2015.

Riesgos de precio de cláusulas de ajuste en los contratos relacionados al Programa de Ampliación del Canal

Tal como se señala en la Nota 26, la ACP mantiene diferentes compromisos relacionados con el Programa de Ampliación del Canal. Estos compromisos incluyen cláusulas de ajuste de precio de las materias primas principales usadas en la construcción, tales como: acero de refuerzo, cemento, acero estructural y diésel liviano. Las cláusulas utilizan como referencia de ajuste índices de precios representativos del valor razonable del material, un precio fijo de referencia para cada material, las cantidades o volumen máximo y las fechas en las cuales se realizarán los cálculos de ajuste.

Las cantidades máximas a las que la ACP estuvo expuesta al momento de firmar los contratos fueron las siguientes:

Materia Prima	Volumen pactado (miles)	Precio fijo de referencia	Índice de referencia del valor razonable
Acero de refuerzo	279.0 toneladas métricas	B/.575 por tonelada métrica	“Reinforcing Bar - Platts Steel Market Daily”
Acero estructural	67.2 toneladas métricas	B/.1,000 por tonelada métrica	“Plate - Platts Steel Market Daily”
Cemento	1,278.6 toneladas cortas	B/.100 por tonelada corta	“Portland and Other Cements, Commodity Code 13220161” del US Bureau of Labor Statistics.
Diésel liviano (contrato del Tercer Juego de Esclusas)	60,000 galones	B/.1.4000 por galón	US Gulf Coast Diésel No.2 Oil de Platts Latin American Wire Vencimiento julio 2014
Diésel liviano (contratos de excavación del cauce de acceso Pacífico)	2,054 galones	B/.1.7580 por galón	Precio de Paridad de Importación de la Secretaría de Energía para el Diésel Liviano.

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

Durante la ejecución del Programa de Ampliación, la ACP determinará el precio razonable de los materiales y consumibles entre períodos establecidos en su propuesta para determinar la diferencia con el precio de referencia pactado. Esta diferencia de precios será multiplicada por las cantidades de material o consumible pactado para obtener el monto sobre el cual la ACP paga o cobra al contratista durante las liquidaciones periódicas por el avance de la obra. En adición, el contrato para la construcción de esclusas permite resarcir una parte de los incrementos de mano de obra local, dado que fue pactada para cubrir únicamente sobre costos de mano de obra panameña.

Sensibilidad al riesgo de las cláusulas de ajuste en los contratos relacionados al Programa de Ampliación del Canal.

Las políticas internas de la ACP le permiten celebrar contratos de cobertura con instituciones especializadas en la materia, para efectos de transferir o mitigar los riesgos asociados a la fluctuación de los precios de los insumos que adquiera la ACP para el funcionamiento, mantenimiento, operación, modernización y ampliación del Canal.

Diésel liviano

El 18 de abril de 2012, la ACP pactó un contrato de cobertura para 18.1 millones de galones de diésel liviano para transferir el riesgo en la variabilidad de los flujos de efectivo futuros atribuibles a la variabilidad en los precios del índice del diésel del 26 de abril de 2012 al 25 de julio de 2014. El instrumento se pactó a un precio de canje de B/.3.1347/gal.

La variación en el precio del diésel liviano no afectará ni los resultados ni el patrimonio de la ACP ya que se capitaliza como parte del Programa de Ampliación.

Acero de refuerzo y cemento

Para el acero de refuerzo y el cemento, no ha sido posible obtener cobertura financiera que permita transferir el riesgo de flujos futuros que cause la variabilidad de los precios. Por lo tanto, la ACP está expuesta a la fluctuación de los índices pactados y asume el riesgo de subida de precios o se beneficia de la baja en precios.

El siguiente cuadro muestra las cantidades establecidas en el contrato de diseño y construcción de las esclusas y los ajustes estimados a principio del año fiscal 2014.

Materia prima	Unidad	Cantidad	Total ajuste en miles
Acero de refuerzo	Tonelada métrica	5,726	B/.1,288
Cemento	Tonelada corta	34,597	B/.(256)

Acero de Refuerzo

Al cierre del año fiscal 2014, el ajuste por escalamiento sobre el acero de refuerzo ha resultado en un ajuste de B/.691, lo que representa B/.597 menos que el estimado a principio del año fiscal 2014. En este mismo año fiscal, se culminó el periodo de escalamiento pactado en el contrato, por lo que no existe exposición a la variación de precios de acero de refuerzo en lo que resta de la ejecución del contrato de diseño y construcción de las esclusas.

Cemento

Al cierre del año fiscal 2014, el ajuste por escalamiento sobre el cemento resultó en un crédito de B/.153 a favor de la ACP, B/.103 menos que lo estimado a principios del año fiscal 2014. Durante este mismo año fiscal, se culminó el periodo de escalamiento pactado en el contrato, por lo que no existe exposición a la variación de precios de cemento en lo que resta de la ejecución del contrato de diseño y construcción de las esclusas.

Diésel

Durante el año fiscal 2014 la ACP estuvo expuesta a variaciones de precio del diésel según las cláusulas establecidas en el contrato de construcción del puente sobre el Canal en el atlántico, asumiendo así el riesgo de la subida de precios y el beneficio de la baja de los mismos.

El siguiente cuadro muestra las cantidades establecidas en dicho contrato de construcción y los ajustes acumulados al final del año fiscal 2014.

Materia prima	Unidad	Cantidad	Total ajuste en miles
Diesel bajo en azufre	Galones	716,810	B/. (162.22)

Al cierre del año fiscal 2014 el promedio mensual del precio de diesel fue de B/./2.73 por galón, lo que representa B/./0.42 por debajo del precio de referencia pactado en el contrato. De mantenerse dicho precio durante el año fiscal 2015, el ajuste representaría un crédito de B/./299,942 en dicho contrato.

Gestión de riesgo de crédito

Es el riesgo de que el deudor o emisor de un activo financiero no cumpla, completamente y a tiempo, con cualquier pago que deba hacer de conformidad con los términos y condiciones pactados al momento en que se adquirió. Para mitigar el riesgo de crédito, la política de inversión de la liquidez establece límites por industria y límites por emisor como resultado de la categorización del sistema de Evaluación de Riesgo adoptado por la ACP, que considera los siguientes factores: calificación de riesgo de corto plazo, índice de apalancamiento del emisor, factor económico, índice de liquidez, e índice de deterioro.

El riesgo de contraparte se refiere al riesgo de que una contraparte incumpla en la liquidación de transacciones de compra de valores. La ACP no tiene riesgo de contraparte ya que compra todos sus valores mediante el método de pago contra entrega (“delivery versus payment”) por medio de sistemas de compensación a través de una cuenta de custodia.

El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que una de las partes incumpla con sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida financiera para la ACP. Para esto, las políticas de la ACP sólo le permiten colocar fondos en entidades bancarias e instrumentos financieros, que cuentan con más de una calificación de riesgo de calidad de inversión internacional de corto plazo no inferior a las siguientes: A-2 de Standard & Poors, P-2 de Moody’s Bank Deposit Ratings o F-2 de Fitch Ratings.

La ACP no tiene permitido colocar sus fondos en bancos o instrumentos financieros donde una de sus calificaciones de crédito sea inferior a lo aquí indicado, salvo en el Banco Nacional de

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

Panamá. La exposición de la ACP y las calificaciones de crédito de sus contrapartes son revisadas continuamente. La exposición de crédito es controlada por los límites de contraparte que son revisados trimestralmente por medio del sistema de Evaluación de Riesgo de Entidades Bancarias e Instrumentos Financieros.

Los límites máximos de depósitos de fondos en cada entidad bancaria e instrumentos financieros se asignan tomando en cuenta la evaluación de los siguientes factores ponderados:

1. Calificación externa
2. Cobertura de capital
3. Riesgo país
4. Índice de liquidez
5. Índice de deterioro
6. Índice de desempeño
7. Riesgo de crédito

Las entidades bancarias son calificadas dentro del sistema de riesgo de la ACP en tres categorías:

- A. Hasta B/.100 millones
- B. Hasta B/.80 millones
- C. Hasta B/.60 millones

En adición al riesgo de crédito de la cartera de liquidez, la ACP mantiene un riesgo de crédito producto de los adelantos realizados al consorcio GUPCSA bajo el Contrato del Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas tal como se explica en la nota 6. Del saldo por cobrar a GUPCSA de B/.906,409, la ACP tiene garantías de bancos y de aseguradoras, y retenciones aplicadas al avance de obra por aproximadamente el 75%. El resto de la exposición está amparada bajo una garantía solidaria ymancomunada (“Joint and Several”) emitida por cada una de las cuatro empresas del consorcio por B/.250,000, la cual responsabiliza y obliga a cada una de estas empresas por el total de los adelantos como si hubiesen sido adquiridos en forma individual. El análisis fundamental aplicado a las cuatro empresas del Consorcio indicó que una o varias de las empresas están en capacidad de reparar el total de esta obligación.

Gestión del riesgo de liquidez

La ACP maneja el riesgo de liquidez mediante el seguimiento continuo de los flujos efectivos proyectados y reales y conciliando los perfiles de vencimiento de los activos y pasivos financieros. Históricamente, el efectivo provisto por las operaciones de la ACP ha sido suficiente para hacer frente tanto a su operación como al requerimiento de su programa de inversiones, generando a la vez retornos adecuados. Sin embargo, a partir del 2008, la ACP contrató préstamos para financiar una parte del Programa de Ampliación del Canal. Más adelante se detallan las facilidades de crédito que la ACP tiene a su disposición para reducir el riesgo de falta de liquidez.

Tablas de riesgo de interés y liquidez

Para el financiamiento del Programa de Ampliación, la ACP mantiene un Acuerdo Común de Términos con facilidades de crédito con cinco agencias de desarrollo. Actualmente, el 4.35% de la deuda está pactada a una tasa efectiva fija de 5.31%, y el 95.7% restante está a una tasa efectiva promedio variable de 3.10%. La tasa efectiva del financiamiento es 3.20%.

	Tasa de interés efectiva promedio ponderada (%)	1 mes o menos	1 - 3 meses	1 - 5 años	Más de 5 años	Total
30 de septiembre de 2014						
Préstamo a tasa de interés variable	3.10%	B/. -	B/. -	B/. 110,000	B/. 2,090,000	B/. 2,200,000
Préstamo a tasa de interés fija	5.31%	-	-	5,000	95,000	100,000
		<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 115,000</u>	<u>B/. 2,185,000</u>	<u>B/. 2,300,000</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

La siguiente tabla detalla los flujos de efectivo esperado de la ACP para sus principales activos financieros:

2014		Hasta 1 mes	1 - 3 meses	3 meses - 1 año	1 - 5 años	Más de 5 años	Total	
Depósitos a plazo fijo	B/.	355,600	B/.	175,600	B/.	1,084,013	B/.	1,615,213
Valores mantenidos hasta su vencimiento		-	4,627	738,534	-	-	743,161	
	<u>B/.</u>	<u>355,600</u>	<u>B/.</u>	<u>180,227</u>	<u>B/.</u>	<u>1,822,547</u>	<u>B/.</u>	<u>2,358,374</u>
2013		Hasta 1 mes	1 - 3 meses	3 meses - 1 año	1 - 5 años	Más de 5 años	Total	
Depósitos a plazo fijo	B/.	35,000	B/.	79,088	B/.	1,071,503	B/.	1,185,591
Valores mantenidos hasta su vencimiento		-	-	640,912	-	-	640,912	
	<u>B/.</u>	<u>35,000</u>	<u>B/.</u>	<u>79,088</u>	<u>B/.</u>	<u>1,712,415</u>	<u>B/.</u>	<u>1,826,503</u>

La ACP ha utilizado todo el financiamiento de los acreedores para el Programa de Ampliación. La ACP espera cumplir sus obligaciones con el flujo de efectivo de sus operaciones futuras.

La siguiente tabla detalla el análisis de liquidez de la ACP para sus instrumentos financieros. La tabla ha sido diseñada con base en los flujos de efectivo netos contractuales que se cancelan sobre una base neta. Los flujos de efectivo se basan en los vencimientos contractuales de los instrumentos financieros.

	Menos de 3 meses	3 a 12 meses	1 - 5 años	Más de 5 años
30 de septiembre de 2014				
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	B/.	192,494	B/.	-
Otros pasivos financieros		13,324		-
Préstamos		-		115,000
	<u>B/.</u>	<u>205,818</u>	<u>B/.</u>	<u>-</u>
			<u>B/.</u>	<u>198,639</u>
				<u>B/.</u>
				<u>2,321,789</u>
30 de septiembre de 2013				
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	B/.	247,952	B/.	-
Otros pasivos financieros		13,007		-
Préstamos		-		1,450,000
	<u>B/.</u>	<u>260,959</u>	<u>B/.</u>	<u>-</u>
			<u>B/.</u>	<u>62,319</u>
				<u>B/.</u>
				<u>1,581,845</u>

Los contratos suscritos con las contrapartes de la ACP estipulan que la ACP no cubrirá con garantías colaterales cualquier pérdida no realizada que se dé producto de las valuaciones periódicas de estos instrumentos financieros.

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

Estructura de financiamiento

Financiamiento desembolsado y disponible:

	2014	2013
Monto desembolsado		
Banco Japonés de Cooperación Internacional (BJCI)	B/. 800,000	B/. 800,000
Banco Europeo de Inversión (BEI)	500,000	200,000
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	400,000	400,000
CAF Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)	300,000	50,000
Corporación Financiera Internacional (CFI)	300,000	-
	<u>2,300,000</u>	<u>1,450,000</u>
Monto disponible		
Banco Europeo de Inversión (BEI)	-	300,000
Corporación Financiera Internacional (CFI)	-	300,000
CAF Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)	-	250,000
	<u>-</u>	<u>850,000</u>
	<u>B/. 2,300,000</u>	<u>B/. 2,300,000</u>

Valor razonable de los instrumentos financieros medidos al costo de amortizado

Excepto por lo que se detalla en la siguiente tabla, la ACP considera que los importes en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos al costo amortizado en los estados financieros se aproximan a su valor razonable:

	2014		2013	
	<u>Importe en libros</u>	<u>Valor razonable</u>	<u>Importe en libros</u>	<u>Valor razonable</u>
<i>Activos financieros</i>				
Activos financieros medidos al costo amortizado:				
Inversiones en valores	<u>B/. 743,161</u>	<u>B/. 742,777</u>	<u>B/. 640,912</u>	<u>B/. 640,930</u>
<i>Pasivos financieros</i>				
Pasivos financieros medidos al costo amortizado:				
Préstamos a tasa flotante	B/. 2,200,000	B/. 2,204,051	B/. 1,350,000	B/. 1,297,414
Préstamos a tasa fija	<u>100,000</u>	<u>114,975</u>	<u>100,000</u>	<u>109,713</u>
	<u>B/. 2,300,000</u>	<u>B/. 2,319,026</u>	<u>B/. 1,450,000</u>	<u>B/. 1,407,127</u>

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

24. Administración de riesgos (continuación)

Técnicas de valuación y presunciones aplicadas para propósitos de medir el valor razonable

El valor razonable de los activos y pasivos financieros se determinan de la siguiente forma:

- El valor razonable de los activos y pasivos financieros con términos y condiciones estándar y negociados en los mercados líquidos activos se determinan con referencia a los precios cotizados en el mercado.
- El valor razonable de los otros activos y pasivos financieros (sin incluir los instrumentos financieros de cobertura) se determinan de conformidad con los modelos de fijación de precios de aceptación general con base en el análisis del flujo de efectivo descontado utilizando precios de transacciones actuales observables en el mercado y cotizaciones para instrumentos similares.
- El valor razonable de los instrumentos derivados es calculado utilizando precios cotizados. Cuando dichos precios no están disponibles, se realiza un análisis de los flujos de efectivo descontado utilizando la curva de rendimiento aplicable por la duración de los instrumentos derivados no opcionales y los modelos de fijación de precios de las opciones para los instrumentos derivados opcionales. La permuta de las tasas de interés se mide al valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados y descontados con base en las curvas de rendimiento aplicables derivados de las tasas de interés cotizadas.

Mediciones del valor razonable reconocidas en el estado de situación financiera

La siguiente tabla proporciona un análisis de los instrumentos financieros que se miden luego del reconocimiento inicial al valor razonable, agrupados en niveles que abarcan del 1 al 3 con base en el grado al cual se observa el valor razonable:

- Nivel 1: las mediciones del valor razonable son aquellas derivadas de los precios cotizados (no ajustados) en los mercados activos para pasivos o activos idénticos;
- Nivel 2: las mediciones del valor razonable son aquellas derivadas de indicadores distintos a los precios cotizados incluidos dentro del Nivel 1 que son observables para el activo o pasivo, bien sea directamente (es decir como precios) o indirectamente (es decir derivados de los precios); y
- Nivel 3: las mediciones del valor razonable son aquellas derivadas de las técnicas de valuación que incluyen los indicadores para los activos o pasivos que no se basan en información observable del mercado (indicadores no observables).

	2014			
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
PASIVO:				
Pasivos financieros a valor razonable con cambio en otro resultado integral				
Instrumentos financieros en relaciones de registro de cobertura	<u>B/. -</u>	<u>B/. 150,112</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 150,112</u>

	2013			
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
PASIVO:				
Pasivos financieros a valor razonable con cambio en otro resultado integral				
Instrumentos financieros en relaciones de registro de cobertura	<u>B/. -</u>	<u>B/. 144,852</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 144,852</u>

Autoridad del Canal de Panamá
Notas a los Estados Financieros
30 de septiembre de 2014

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

25. Transacciones con partes relacionadas

Transacciones comerciales

Durante el año, la ACP realizó las siguientes transacciones comerciales con otras entidades del Estado:

	<u>Venta de bienes y servicios</u>		<u>Compra de bienes y servicios</u>	
	<u>Año terminado</u>		<u>Año terminado</u>	
	<u>2014</u>	2013	<u>2014</u>	2013
Venta de agua potable al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	B/. 29,421	B/. 28,597	B/. -	B/. -
Otras entidades gubernamentales	3,030	2,807	-	-
Prestaciones laborales	-	-	61,649	61,730
Compra de terreno al Ministerio de Economía y Finanzas	-	-	-	89,757
Tasas por servicios públicos	-	-	2,378	2,228
Tesoro Nacional - derechos por tonelada neta	-	-	374,465	369,003
	<u>B/. 32,451</u>	<u>B/. 31,404</u>	<u>B/. 438,492</u>	<u>B/. 522,718</u>

Los siguientes saldos se encontraban pendientes al final del período sobre el que se informa:

	<u>Importes adeudados por Entidades del Estado</u>		<u>Importes adeudados a Entidades del Estado</u>	
	<u>2014</u>	2013	<u>2014</u>	2013
	Venta de agua potable al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	B/. 5,321	B/. 5,457	B/. -
Otras entidades gubernamentales	1,643	1,366	-	-
Prestaciones laborales	-	-	12,726	-
Tasas por servicios públicos	-	-	198	177
Tesoro Nacional - derechos por tonelada neta	-	-	32,314	31,336
	<u>B/. 6,964</u>	<u>B/. 6,823</u>	<u>B/. 45,238</u>	<u>B/. 31,513</u>

Los importes adeudados por otras entidades del Estado y los adeudados a otras entidades del Estado se clasifican como cuentas por cobrar y cuentas por pagar, respectivamente.

Las ventas de bienes y servicios a otras entidades del Estado se realizaron a los precios de lista usuales de la ACP, sin descuento.

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

25. Transacciones con partes relacionadas (continuación)

Los importes pendientes no están garantizados y se liquidarán en efectivo. No se han otorgado ni recibido garantías. No se ha reconocido algún gasto en el período actual ni en períodos anteriores con respecto a incobrables o cuentas de dudoso cobro relacionados con los importes adeudados por partes relacionadas.

Compensación y beneficios a los ejecutivos claves

La ACP pagó remuneraciones y beneficios a los ejecutivos en puestos clave por un total de B/.3,280 (2013: B/.3,352). Corresponde al Administrador fijar los salarios de los ejecutivos de conformidad con lo estipulado en el Reglamento de Administración de Personal, sujeto a ratificación por parte de la Junta Directiva. A su vez, le corresponde a la Junta Directiva fijar el salario del Administrador, Sub-administrador, Fiscalizador General y Secretario de la Junta Directiva.

26. Compromisos

Los compromisos por contratos de construcción en proceso y órdenes de compra pendientes de entrega ascienden aproximadamente a B/.1,363,187 (2013: B/.2,018,000) como sigue:

	2014	2013
Programa de inversiones:		
Ampliación	B/. 941,744	B/. 1,525,000
Otros	385,266	463,000
Sub-total	<u>1,327,010</u>	<u>1,988,000</u>
Operaciones	36,177	30,000
	<u>B/. 1,363,187</u>	<u>B/. 2,018,000</u>

El total de estos compromisos incluye los contratos adjudicados del Programa de Ampliación del Canal de Panamá durante el año fiscal por B/.21,015 (2013: B/.22,343).

Entre los contratos adjudicados durante el año fiscal 2014, se destacan los otorgados al corredor de seguros Willis Limited, por extensión del periodo de cobertura de seguro del tercer juego de esclusas por B/.1,807, a Fatutto por limpieza de municiones y explosivos de consideración en el sitio de depósitos de Cerro Valdés, en el lado oeste del Canal por B/.2,433 y a Mayer Brown LLP por servicios legales para el Programa de Ampliación del Canal por B/.11,114.

Entre los contratos adjudicados durante el año fiscal 2013, son relevantes los otorgados a IHC Vremac Cylinders BV por cilindro hidráulico de compuerta por B/.3,602, a Conductores Monterrey

S.A. de C.V por la adquisición de cables de media tensión para el tercer juego de esclusas por B/.3,848 y a Ingeniería Continental S.A. por la construcción de 25 torres de enfilamiento en el Lago Gatún por B/.6,455.

El balance del año fiscal 2014 incluye el contrato adjudicado al consorcio Grupos Unidos por el Canal, S.A.(GUPCSA) para el Contrato de Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas por B/.830,277 (2013: B/.1,408,126).

27. Pasivos contingentes

Al 30 de septiembre de 2014, la ACP ha recibido reclamaciones de GUPCSA por un total de B/.1,690,000. Las reclamaciones presentadas se encuentran en diferentes etapas del proceso de resolución de conflictos establecido en el Contrato de Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas. Dos de estas reclamaciones referente a las mezclas de concreto y agregados fueron denegadas por la ACP. Al 30 de septiembre de 2014, GUPCSA presentó dichas reclamaciones conjuntamente por B/.464,000 ante la Junta de Resolución de Conflictos (conocida por sus siglas en inglés como DAB) para su resolución. En consecuencia, se realizaron audiencias entre finales de septiembre y principios de octubre del 2014 de las cuales se pudiese tener una decisión para finales del 2014. La ACP también recibió otra reclamación por un monto de B/.898,000 por supuesta interrupción y retraso a causa de varias circunstancias, la cual aún está en evaluación por parte de ACP toda vez que GUPCSA recientemente presentó información de sustentonecesaria para evaluar el reclamo. GUPCSA también presentó otras reclamaciones por un monto agregado de B/.92,000 las cuales han sido denegadas por la ACP. Algunas de estas reclamaciones pudiesen ser presentadas al DAB para su consideración dentro de los próximos meses.

El contratista presentó reclamaciones por B/.138,000 las cuales fueron denegadas por el DAB. Seguidamente a la decisión del DAB, de denegar en su totalidad la reclamación delaatagüa temporal, en el lado del Pacífico, GUPCSA presentó una nota de insatisfacción. Ese reclamo fue referido al Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional en diciembre de 2013 por un monto de B/.180,000 y cuya audiencia final se ha programado para diciembre de 2015.

La ACP ha recibido reclamaciones relacionadas con otros proyectos de inversiones por un monto agregado de B/.36,000 las cuales se encuentran en diferentes etapas, habiendo sido denegadas en su totalidad por la ACP y estando otras pendientes por ser resueltas por el Oficial de Contrataciones de la ACP.

Las notas aquí contenidas en relación a reclamaciones presentadas contra la ACP no pueden ni deben ser consideradas como sustento o prueba de aceptación de responsabilidad alguna por parte de la

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

27. Pasivos contingentes (continuación)

ACP. En opinión de la Administración y su asesoría jurídica, la definición de estas acciones no tendrá efectos adversos importantes en la posición financiera de la ACP.

28. Hechos ocurridos después del período sobre el que se informa

La Junta Directiva aprobó en su reunión del 24 de noviembre de 2014, el traspaso al Tesoro Nacional del excedente económico de la operación y funcionamiento correspondiente al año fiscal 2014 por B/.653,821. (Véase nota 15).

El Programa de Ampliación del Canal de Panamá estaba programado para iniciar operaciones a finales de 2014. El proyecto de Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas, principal componente del Programa, cuya fecha de finalización contractual debía completarse para inicios del mes de noviembre del año corriente, presenta un desfase que ha postergado la culminación de las obras para inicios del año 2016. Consecuentemente, el 13 de noviembre de 2014, la ACP entregó al contratista GUPCSA, una notificación formal de reclamo respecto a la finalización de las obras con posterioridad al plazo contractual, con lo cual el contratista deberá pagar a la ACP la suma de B/.300 por cada día que transcurra entre la fecha de finalización

contractual de la obra y la fecha establecida en el certificado de aceptación de la obra, hasta una cantidad máxima de B/.54,600. En esa misma notificación de reclamo, la ACP aclara que debido a que las partes acordaron mediante variación del Contrato, en virtud del “Delay Damages Dispute Procedure”, que al contratista no se le descontará dichas sumas hasta tanto haya una decisión arbitral de conformidad con los procedimientos de la Cámara de Comercio Internacional (conocida por sus siglas en inglés como ICC). Sin embargo, la ACP mantendrá el derecho a reclamar la totalidad de las sumas por los daños y/o daños por retraso a los cuales tiene derecho.

29. Reclasificaciones

Algunas partidas del estado de flujos de efectivo para el año terminado el 30 de septiembre de 2013 han sido reclasificadas para adecuarse a la presentación del año 2014.

30. Aprobación de los estados financieros

Los estados financieros de la Autoridad del Canal de Panamá por el año terminado el 30 de septiembre de 2014, fueron aprobados por la Junta Directiva y autorizados para su emisión el 24 de noviembre de 2014.





Para mayor información sobre el Canal de Panamá, visite la Oficina de información en el Edificio de la Administración, en Balboa, o llámé 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 pagina de la ACP www.pancanal.com o enviar un correo electrónico a info@pancanal.com

PRODUCCIÓN Y DIRECCIÓN
Autoridad del Canal de Panamá
Gestión Corporativa, Sección de
Desempeño Corporativo
Teléfono (507) 272-1407 / (507) 272-7383
www.pancanal.com

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Maclovía Araúz de Durling



CANAL DE PANAMÁ

