

INFORME ANUAL / ANNUAL REPORT

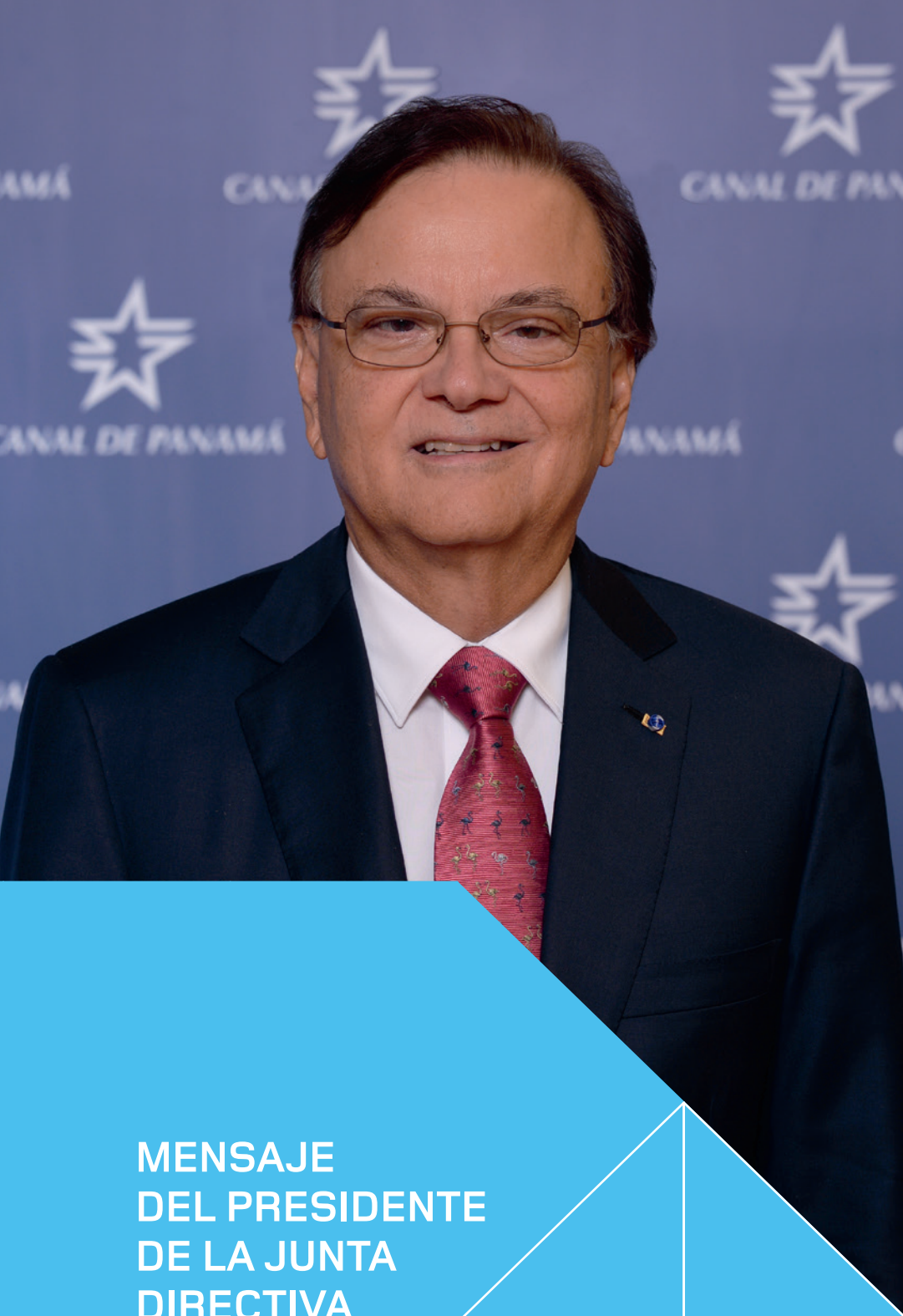
2016





CONTENIDO

Mensaje del Presidente de la Junta Directiva	2
Mensaje del Administrador	4
Estrategia corporativa	11
Junta Asesora	12
Comisión Ad hoc	13
La Gran Conexión	15
El impacto del Canal ampliado	16
Ampliación	18
Inauguración	28
Atendiendo la demanda del mercado	36
Mercado	38
Operaciones	52
Aportando valor	60
Creatividad, comunidad y virtud	62
Nuevos negocios	64
Capital humano	68
Gestión ambiental	78
Responsabilidad social y comunicación	94
Fortaleza financiera	106
Finanzas	108
Estados financieros auditados	132



MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA

Roberto R. Roy

Ministro para Asuntos del Canal y
Presidente de la Junta Directiva



Junta Directiva

Primera fila de izquierda a derecha: Lourdes del C. Castillo M., Directora; Roberto R. Roy, Ministro para Asuntos del Canal y Presidente de la Junta Directiva; Nicolás Corcione, Director.

Segunda fila de izquierda a derecha: Henri M. Mizrachi K., Director; José A. Sosa A., Director; Elías A. Castillo G., Director; Alberto Vallarino Clément, Director.

Tercera fila de izquierda a derecha: Marco A. Ameglio S., Director; Francisco Sierra Fábrega, Director; Ricardo Manuel Arango, Director; Óscar Ramírez, Director.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA EN OCASIÓN DEL PRIMER TRÁNSITO POR EL CANAL AMPLIADO

Inauguración del Canal ampliado, 26 de junio de 2016

Este barco que ustedes ven allí, se me hace que no va para ningún lado.
Ciertamente que no va, como decía el historiador Miles Duval, no va de Cádiz a Cathay.
Ni siquiera va para Taboga.
Este barco no lo capitanea Magallanes, ni Juan Sebastián de Elcano.
Se me antoja que este barco tampoco viaje por el mar.
Pero este barco sí sabe su rumbo...
¡Solo que este barco viaja en el tiempo!
Y no va por las incertidumbres de Heisenberg ni de Niels Bohr.
Porque este barco, sabe muy bien para donde va.
¡Este barco va para el futuro!
Y su viaje no se perderá en las dilataciones del tiempo, porque su carga es demasiado preciosa.
Se me antoja que este barco no lleva contenedores, ni mercancías, ni iPads.
Este barco lleva consigo todos los sueños y aspiraciones de los niños panameños de hoy.
¡Por eso es que nunca se va a perder!

Gran día y que Dios los bendiga a todos.



MENSAJE DEL ADMINISTRADOR DEL CANAL DE PANAMÁ

Jorge L. Quijano
Administrador
Canal de Panamá



Equipo de Alta Dirección

De izquierda a derecha: Esteban G. Sáenz, Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones; Jacinto Wong, Vicepresidente Ejecutivo de Tecnología e Informática; Oscar Bazán, Vicepresidente Ejecutivo de Planificación y Desarrollo Comercial; Francisco J. Miguez P., Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas y Administración; Oscar Vallarino B., Vicepresidente de Gestión Corporativa; Abdiel Antonio Gutiérrez, Vicepresidente de Comunicación Corporativa; Jorge L. Quijano, Administrador; Ilya Espino de Marotta, Vicepresidenta Ejecutiva de Ingeniería y Administración de Programas; Francisco Loaiza B., Vicepresidente Ejecutivo de Recursos Humanos; Agenor Correa, Vicepresidente de Asesoría Jurídica; Carlos Vargas, Vicepresidente Ejecutivo de Ambiente, Agua y Energía; Manuel E. Benítez, Subadministrador.

DISCURSO DEL ADMINISTRADOR A LOS CLIENTES

Presentación oficial del Canal ampliado, 25 de junio de 2016

Buenas noches y muchas gracias por acompañarnos.

Esta noche, a menos de 12 horas de la tan esperada inauguración, quisiera expresarles mi emoción por compartir este momento con nuestros principales clientes y socios, incluidos todos los puertos a los que brindamos nuestros servicios.

Todos conocen el esfuerzo que requirió la construcción de la ampliación del Canal y tengo que darles las gracias por su cooperación constante durante los altibajos típicos de un proyecto de esta magnitud y complejidad. Durante los últimos nueve años, e inmediatamente después del anuncio de la ampliación, recibimos su apoyo incondicional no solo de palabras, sino también en acciones, al ser testigos del aumento del número de nuevos pedidos de buques de mayor tamaño que se ajustan a las dimensiones de las nuevas esclusas. También vimos la prisa de las terminales portuarias para profundizar sus cauces y mejorar sus infraestructuras. Inclusive las navieras han reubicado sus centros de distribución. Todo esto es una prueba de la confianza que tiene la industria marítima en el impacto de este proyecto en el comercio mundial. ¡Todos ustedes han estado con nosotros durante esta travesía y esta noche, puedo decir con orgullo que lo hicimos y lo hicimos juntos!

¿Por qué una ampliación?

Nuestro principal activo estratégico es nuestra ubicación geográfica como punto de encuentro de las Américas. El Canal de Panamá es uno de los principales impulsores de nuestra economía y su éxito depende en gran medida del servicio que prestamos a nuestros clientes.

Somos parte de una industria naviera que busca llevarle materia prima y productos manufacturados a las empresas y consumidores dentro de un tiempo razonable y a un precio competitivo. Somos un eslabón de una cadena donde la confiabilidad es el atributo más valioso y estamos comprometidos con la mejora continua.



Es por esto que decidimos invertir en un Programa de Ampliación que le agregaría un tercer carril al Canal existente y que duplicará la capacidad de tonelaje por la vía acuática. Sabíamos que si no asumíamos el riesgo de este proyecto, la calidad y la duración de nuestros servicios corrían el riesgo de deteriorarse y de afectar a las navieras, a los clientes y a Panamá por igual.

Hemos trabajado día y noche para llevar este proyecto a buen término y procuramos proporcionar un servicio confiable y permanente a nuestros clientes durante la ejecución de la obra.

Mientras esto ocurría, el Canal de Panamá no interrumpió sus operaciones. Para asegurar esto, las operaciones de dragado a lo largo de los principales cauces en las zonas lacustres, se llevaron a cabo con nuestra propia fuerza laboral, mientras que el dragado de las entradas del Canal lo realizaron contratistas. Durante todo este periodo, nunca se suspendió el servicio de tránsito por la vía acuática.

Esta es una de nuestras principales promesas. Al centrarnos en una mayor confiabilidad, también cuidamos de nuestra planta y la infraestructura existente. Hemos sido capaces de ampliar la capacidad del Canal actual mediante la inversión de más de B/.3,330 millones en mejoras a lo largo de un período de 17 años.

Con esto, hemos sido capaces de aumentar el total de toneladas CP/SUAB¹ de 228 millones en 1999, y alcanzar el récord de 340.8 millones de CP/SUAB; esto ha representado un incremento del 50 por ciento. Estas inversiones incluyeron:

- El reemplazo total de la flota de locomotoras y rieles de las esclusas.
- La instalación de nuevas estaciones de amarre, que permitió el tránsito de tres buques panamax adicionales, añadiendo decenas de millones de toneladas a la capacidad anual del Canal.

¹ Sistema universal de arqueo de buques del Canal de Panamá.

- La profundización de 2.1 metros en todos los cauces del lago que aumenta la confiabilidad por calado del proyecto.
- El reemplazo de las luces de poste alto en las esclusas para mejorar la iluminación y así extender los tránsitos de horario diurno.
- La mejora de la flota de remolcadores que pasó de 20 unidades en el año 2000 a 46 nuevas unidades

modernas equipadas con mayor maniobrabilidad, potencia y tecnología.

- La reconstrucción y reemplazo de la flota de lanchas.
- Ayudas a la navegación más precisas y un sistema de seguimiento de buques.

Todas estas inversiones se llevaron a cabo con el fin de brindar mayor confiabilidad, seguridad y mejores tiempos



de tránsito. Mañana inauguraremos nuestra ampliación con un tránsito completo por el Tercer Juego de Esclusas, que recibe a los buques neopanamax con una capacidad entre dos y tres veces mayor de tonelaje que las esclusas del Canal actual.

La ampliación abrirá nuevas rutas comerciales y nuevos productos transitarán por nuestro Canal. Los principales beneficiarios seguirán siendo las personas y los lugares unidos por nuestra conexión confiable. ¡En el Canal de Panamá acercamos al mundo!

Cambiaremos las vidas de las personas en estos países de muchas maneras. A lo largo de la ruta que une el este de los Estados Unidos y la costa del golfo con Asia, los exportadores estadounidenses de granos y productos químicos podrán cargar grandes volúmenes a costos más bajos, mientras los consumidores estadounidenses se beneficiarán con materiales de construcción, artículos para el hogar, equipo electrónico, ropa, zapatos e incluso juguetes para sus hijos más baratos. Los vehículos

coreanos y japoneses serán embarcados en buques más grandes, reduciendo el costo por unidad transportada.

Sin embargo, por primera vez, veremos los tránsitos de gas natural licuado (LNG)² a través de nuestro Canal, aumentando las exportaciones estadounidenses para brindarle recursos de energía limpia a Japón y Corea del Sur.

Los exportadores ecuatorianos de banano y los productores chilenos de vinos, uvas y manzanas, así como de sal y cobre, podrán aprovechar los costos de transporte más bajos que el Canal de Panamá ampliado les brindará con entregas más expeditas.

El petróleo crudo será enviado en buques aframax desde la costa oeste de América del Sur a las refinерías en la costa del golfo de Estados Unidos, y regresará en forma de diésel, gasolina y productos petroquímicos listos para su uso. Básicamente, para las economías exportadoras

² LNG: por sus siglas en inglés, liquefied natural gas.



de América del Sur, el Canal ampliado proporcionará un acceso más rápido y de mayor escala, a los mercados de consumo en Europa, así como para los de la costa este y del golfo de los Estados Unidos. Se espera que las exportaciones de crudo de Estados Unidos también puedan llegar a los mercados asiáticos a través de las nuevas esclusas del Canal de Panamá en los buques suezmax. A partir de mañana, la industria del transporte marítimo aprovechará los beneficios de la ampliación del Canal de Panamá.

El tamaño máximo de las embarcaciones continuará evolucionando y veremos buques con capacidad de carga 20 veces mayor que los que transitaban en 1915, cuando el tonelaje promedio era un poco más de 3,000 toneladas.

A partir de la próxima semana, podremos movilizar buques portacontenedores con capacidad para aproximadamente 8,000 a 10,000 TEU³ y en un año debemos recibir en nuestras aguas, buques de mayores dimensiones con cargas de entre 13,000 y 14,000 TEU.

¡Este es el inicio de una nueva era!

- Los tanqueros panamax serán reemplazados por los suezmax para aumentar la capacidad de transporte a un millón de barriles de crudo en un solo tránsito.
- Los dos primeros buques neopanamax gas de petróleo licuado (LPG)⁴, recalarán el próximo lunes 27 y los buques de mayores dimensiones que transitarán tendrán aproximadamente 84,000 metros cúbicos de capacidad, 10 veces el tamaño de los que transitaban por esta vía interoceánica en la década de 1960.
- En el segmento de graneles secos, estaremos recibiendo buques graneleros capesize (tamaño El Cabo), los cuales tienen el doble de capacidad de

carga si se comparan con los buques panamax que transitan las aguas del Canal actualmente.

- Los buques portavehículos atravesarán el Canal ampliado llevando 30 por ciento más vehículos, lo que representa una capacidad total de carga de vehículos de 8,500 TEU.
- Los cruceros que ofrecen a sus clientes tránsitos de 10 horas en aguas canaleras mientras disfrutan de la exuberante belleza del bosque húmedo tropical de Panamá, podrán transportar cerca de 4,000 pasajeros en lugar de los 2,000 que viajan a bordo de los cruceros panamax actuales.
- Y pronto seremos testigos de la llegada de un nuevo actor, hecho posible únicamente debido a la ampliación, los buques de LNG que son demasiado anchos para transitar por las esclusas existentes y que incrementarán el potencial de exportación de los Estados Unidos con embarques a Asia.

Nosotros definimos nuestro Canal como La Ruta Verde por varias razones. Para empezar, por el uso de tinas de reutilización de agua, las primeras en complejos de esclusas para buques interoceánicos.

Hay un total de 18 tinas en el proyecto que ahorran 61 por ciento del agua que se requiere en un esclusaje. Aunque las esclusas neopanamax requieren 2.3 veces más agua que las esclusas actuales, debido al uso de las tinas de reutilización, el consumo total de agua es 7 por ciento menor que el de las esclusas existentes.

El Canal de Panamá contribuirá aún más a reducir el calentamiento global basado en el hecho de que la ampliación permitirá el paso de buques de mayores dimensiones que de otra forma usarían rutas más largas,

³ TEU: por sus siglas en inglés, twenty-foot equivalent unit, que significa unidad equivalente a veinte pies.

⁴ LPG: por sus siglas en inglés, liquefied petroleum gas.



acortando de esta forma las distancias y el consumo de combustible.

Además, el Canal ha promovido la construcción de buques panamax más eficientes, lo que resulta en economías de escala y en una reducción del consumo de combustible por unidad de carga. Las rutas totalmente acuáticas producen menos emisiones que aquellas que combinan los medios de transporte terrestre y acuático.

A lo largo de sus 101 años de operaciones, el Canal de Panamá ha contribuido a reducir 650 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂). Ahora con la ampliación, el Canal contribuirá a reducir más de 160 millones de toneladas de CO₂ durante sus primeros 10 años de operación, entre el 2016 y 2026.

En julio comenzaremos a entregar nuestro premio Conexión Verde. Con este premio les daremos un reconocimiento a nuestros clientes que cumplan con las mejores prácticas medioambientalistas. El premio contará con dos elementos: el primero consiste en un programa de reconocimientos y el segundo en la asignación de puntos de tránsito en el registro de rango utilizado en el sistema de reservas y que aplicará a aquellos buques con altos niveles de desempeño medioambiental.

Este programa se basará en los puntajes del Índice Medioambiental de Buques. En las próximas semanas se publicará información adicional sobre este tema y se espera que el programa esté implementado en su totalidad para el 1 de octubre del 2016.

Una nueva era que también trae nuevos incentivos.

Hemos implementado una serie de nuevos incentivos para promover el uso de las nuevas esclusas neopanamax

y movilizar mayores volúmenes de carga a través del Canal de Panamá. Estos incentivos incluyen:

- Un programa de lealtad para buques portacontenedores, que ofrece mejoras en el precio de hasta seis por ciento en la tarifa de peaje para aquellos buques que alcancen determinados volúmenes de capacidad de carga CP/SUAB. Aproximadamente 10 compañías navieras se están beneficiando de este programa desde abril del año en curso.
- Aplicaremos la tarifa en lastre a aquellos buques de LNG en su viaje de regreso, siempre y cuando el tránsito por el Canal se realice dentro de los 60 días posteriores a la culminación del tránsito con carga.
- Igualmente hemos creado una tarifa para el tránsito en lastre de buques graneleros que promueve la reposición de buques de mayores dimensiones que requieren utilizar las esclusas neopanamax.

Esta noche me complace informarles que a la fecha, tenemos más de 170 reservaciones para el tránsito de buques neopanamax.

Gracias por su confianza y por el apoyo continuo durante todos estos años. Permítanme asegurarles que este es el inicio de una nueva era en la que esperamos ofrecerle un servicio de la más alta calidad a la comunidad marítima y fortalecer nuestras relaciones con la industria naviera y los propietarios de carga.

¡Bienvenidos al nuevo y ampliado Canal de Panamá!



TRANSPARENCIA

LEALTAD

HONESTIDAD

RESPONSABILIDAD

CONFIABILIDAD

COMPETITIVIDAD

Visión

Líder en
conectividad
global e impulsor del
progreso
de Panamá.

ESTRATEGIA CORPORATIVA

El Canal de Panamá, con 16 años de administración panameña y con más de 100 años de operación, continúa evolucionando con la puesta en marcha del Canal ampliado, aumentando así su capacidad operativa.

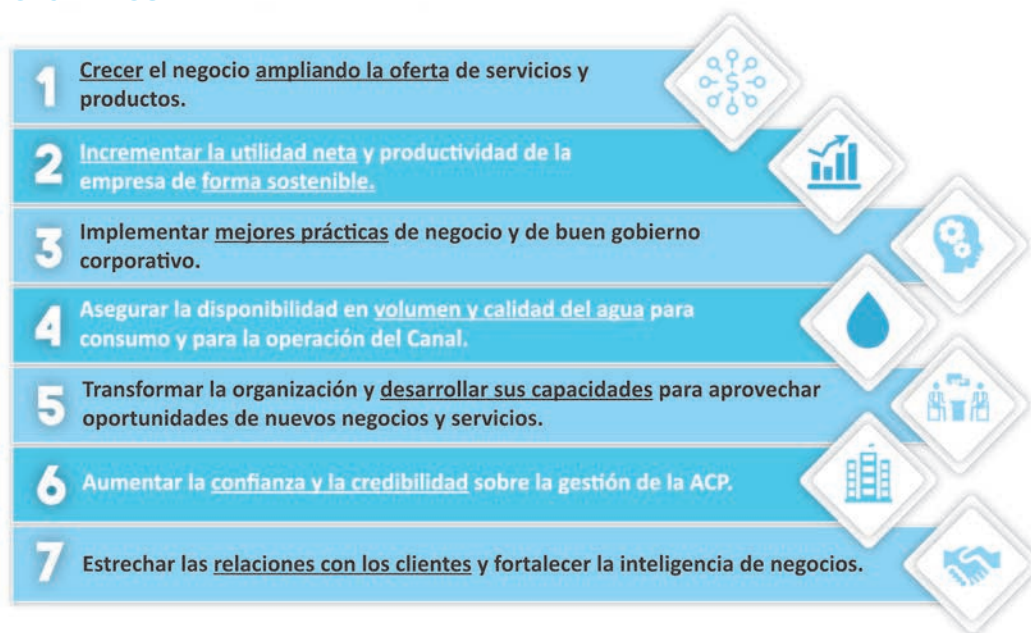
Su visión, *Líder en conectividad global e impulsor del progreso de Panamá*, resalta la importancia de la conectividad que debe alcanzar la empresa en el plano mundial, la cual se puede lograr desarrollando el nodo logístico, manteniendo niveles de excelencia en el tránsito de buques, sacando el mayor provecho de la nueva infraestructura y agregando actividades relacionadas que permitan aumentar el valor de la ruta.

La franja interoceánica tiene potencial para desarrollar una plataforma logística de primer mundo, que genere crecimiento económico para Panamá. Aumentando la conectividad del Canal se contribuirá al desarrollo del país, no solo con aportes directos al Estado, sino también generando oportunidades de negocio y de trabajo digno y sostenible.

Su misión, *Contribuir de forma sostenible a la prosperidad de Panamá, a través de nuestro valioso equipo humano, conectando la producción con los mercados globales para aportar valor a nuestros clientes*, destaca que el principal activo de la empresa es su capital humano, porque gracias al compromiso, calidad profesional y productividad de su gente, el Canal es hoy una referencia de excelencia mundial. Además, resalta la sostenibilidad, porque a través del equilibrio ambiental, económico y social se podrá asegurar un buen futuro para el Canal y por ende para el país.

Aparte de transitar barcos, se cuenta con la capacidad de conectar con el mundo entero a través de servicios de valor agregado. El Canal ha crecido, está evolucionando e innovando, y continúa comprometido con la construcción de un mejor futuro para Panamá y el mundo.

OBJETIVOS





De izquierda a derecha: William A. O'Neil, Presidente de la Junta Asesora; Philip A. Embiricos, Miembro de la Junta Asesora; Almirante William J. Flanagan, Miembro de la Junta Asesora; Flemming Jacobs, Miembro de la Junta Asesora; Salvador Jurado, Miembro de la Junta Asesora; Gerhard Kurz, Miembro de la Junta Asesora; y Andrónico Luksic-Craig, Miembro de la Junta Asesora.

JUNTA ASESORA

La Junta Asesora es el órgano que asiste a la Junta Directiva y a la alta gerencia 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. Esta Junta 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 distinguidas personalidades del mundo marítimo y de negocios que se reúnen por lo menos una vez al año por convocatoria de la Junta Directiva. Sus miembros son los honorables: William A. O'Neil (Presidente), Philip Embiricos, Almirante William J. Flanagan, Doctor Ernst Frankel, Flemming Jacobs, Salvador Jurado, Gerhard Kurz, Andrónico Luksic Craig, Koji Miyahara, Albert Nahmad, Joe Reeder, Mikio Sasaki, Tommy Thomsen, Chee-Chen Tung, y Wan Min.

Durante el año fiscal 2016, la Junta Asesora sostuvo dos reuniones en Panamá, en las que la Administración presentó el desempeño de las operaciones del Canal, el Programa de Ampliación y los nuevos proyectos; además de informarles sobre la crisis del agua en el país. La segunda reunión del año fiscal se llevó a cabo el 27 y 28 de junio de 2016, permitiéndoles participar en la presentación oficial de la ampliación del Canal y de su inauguración.



De izquierda a derecha: Manuel E. Benítez, Subadministrador; Raúl Estripeaut, Órgano Ejecutivo; Oscar Vallarino B., Vicepresidente de Gestión Corporativa; Jorge L. Quijano, Administrador; Ilya Espino de Marotta, Vicepresidenta Ejecutiva de Ingeniería y Administración de Programas; Marcos Allen, Consejo Nacional de Trabajadores Organizados; Roberto R. Roy, Ministro para Asuntos del Canal y Presidente de la Junta Directiva; Javier Cardoze, Consejo Nacional de la Empresa Privada; y Walter Smith, Comité Ecuménico.

COMISIÓN AD HOC

A fin de garantizar la transparencia de la obra de ampliación del Canal de Panamá, se estableció la Ley 28 de 2006, ratificada en referéndum, la cual crea la Comisión Ad hoc. Esta Comisión está conformada por cinco ciudadanos panameños de diferentes sectores: Raúl Estripeaut, Representante del Órgano Ejecutivo; Marcos Allen, Representante del Consejo Nacional de Trabajadores Organizados; Javier Cardoze, Representante del Consejo Nacional de la Empresa Privada; Juan Pablo Fábrega, Representante de los Clubes Cívicos; y Walter Smith, Representante del Comité Ecuménico. La instancia y sus integrantes fueron oficializados mediante Decreto Ejecutivo No.33 del 26 de febrero de 2007, firmado por el Presidente de la República, en seguimiento de la mencionada ley.

Durante el año fiscal 2016, la Comisión Ad hoc recibió periódicamente los informes de avances de la ejecución del Programa de Ampliación del Canal de Panamá y realizó cuatro reuniones informativas, para analizar, evaluar y formular observaciones o recomendaciones sobre el proceso de construcción del Tercer Juego de Esclusas.



1200

PANAMA R.P.

CERRO PANDO

CANAL DE PANAMÁ

IMO 9669500

ESTADO DE PANAMÁ

PD

CERRO PANDO

CANAL DE PANAMÁ

La gran conexión

La gran conexión



LA GRAN CONEXIÓN



IMPACTO DEL CANAL AMPLIADO

26/6/2016

INAUGURACIÓN DEL CANAL AMPLIADO

EL IMPACTO DEL CANAL AMPLIADO EN EL MUNDO

En el 2016 la actividad económica global fue lenta en comparación a otros años, lo cual afectó la demanda de transporte, especialmente la de los servicios de transporte marítimo. A pesar de esto, el Canal de Panamá obtuvo logros significativos como la inauguración del Canal ampliado, cerrar su año fiscal con el tercer mayor volumen de tonelaje de la historia del Canal de Panamá con 330.4 millones de toneladas CP/SUAB, y el fortalecimiento de su estrategia de diversificación.

Durante este año fiscal ocurrieron varios eventos que limitaron el crecimiento del comercio marítimo incluyendo la prolongación de la caída de los precios de los productos básicos, especialmente en el sector energético (petróleo); las condiciones climáticas adversas producidas por el fenómeno de El Niño; la reestructuración de la deuda griega, que causó incertidumbre acerca del futuro de la eurozona y del sistema financiero; el Brexit, abreviatura que se refiere a la salida del Reino Unido de la Unión Europea; y el proceso de elecciones presidenciales en Estados Unidos, entre otros. Estos eventos aumentaron el nivel de incertidumbre comercial lo cual causó una reducción en la inversión y una disminución en el consumo de bienes a nivel mundial.

El 26 de junio de 2016 se inauguró el Canal ampliado, un carril nuevo y más grande que permite que buques más anchos, más largos y con mayor calado puedan interconectar los mercados de producción y consumo con mejores economías de escala. El proyecto ha marcado un hito entre las grandes obras de infraestructura más importantes de la historia mundial. Además, las nuevas esclusas están siendo bien acogidas por los participantes en el comercio mundial, ya que varios puertos estadounidenses están recibiendo tonelaje adicional y el número de reservaciones continúa creciendo.

A corto y mediano plazo, habrá una necesidad de aumentar la inversión en infraestructura que afectará, positivamente, la sostenibilidad de la cadena de suministro. La ampliación del Canal también impulsa el desarrollo del

centro logístico que continúa materializándose poco a poco en Panamá, a medida que un mayor tránsito de carga abre oportunidades para aumentar la capacidad de trasbordo de contenedores en el lado Pacífico. Además, se siguen estudiando otros desarrollos logísticos marítimos conexos a la vía acuática.

En la industria del transporte marítimo, particularmente en el área del comercio de contenedores, se espera que las tarifas de fletes permanezcan bajas a medida que la capacidad de la flota se amplíe con los buques nuevos y más grandes que entran en línea de producción a través de pedidos ya establecidos. Por otra parte, es probable que las condiciones del comercio mundial sean relativamente más favorables a la tendencia de la contención con los exportadores que buscan mejorar el manejo de la carga y los cargueros que buscan maximizar la eficiencia mediante fusiones y consolidación de nuevas alianzas. En cuanto al segmento de contenedores y graneles líquidos, el Canal de Panamá ha tenido una excelente respuesta. La industria de LNG como nuevo cliente del Canal ampliado también permite prever un mejor volumen de comercio, debido a la reducción de tiempo y costos.

A nivel de industria, se observan varias tendencias importantes que incluyen la de protección contra los ataques informáticos y la piratería, la incorporación de nueva tecnología cibernética en la navegación, así como la innovación y las operaciones completas y sostenibles dentro de la industria naviera, sin pasar desapercibido, un mayor impulso para reducir las emisiones contaminantes de los buques involucrados en la conectividad global.

Según los pronósticos, se espera que las condiciones para el comercio mundial y la salud de la industria naviera mejoren ligeramente en el 2017. Mejores estrategias e innovaciones de gestión de la cadena de suministros, combinadas con una visión global y rutas marítimas optimizadas, ayudarán a estabilizar los ingresos a lo largo del año y a largo plazo.



AMPLIACIÓN

PARTICIPACIÓN EN LOS ACTOS DE INAUGURACIÓN

40,000

PERSONAS

300

PERIODISTAS
INTERNACIONALESUN CANAL AMPLIADO
Y ENTREGADO

El Canal de Panamá inauguró el paso interoceánico ampliado, un hito histórico que llenó de orgullo a todos los panameños y al mundo entero.

Tras nueve años de trabajo, el Programa de Ampliación logró la esperada meta de demostrar con el tránsito del buque neopanamax Cosco Shipping Panama, la capacidad profesional y técnica de nuestra joven nación.

Este año se hicieron tránsitos preliminares, miles de pruebas de equipos, instalaciones electromecánicas e inspecciones a las nuevas instalaciones canaleras al mismo tiempo que se organizaba el acto inaugural.

Los actos de inauguración del 26 de junio contaron con la asistencia de unas 40,000 personas que se hicieron presentes en las nuevas esclusas de Agua Clara y Cocolí.

Ambas ceremonias sumaron la cobertura de más de 300 periodistas internacionales de las principales agencias de prensa y medios internacionales de casi todos los continentes además de comunicadores panameños de los medios locales. La seguridad y coordinación del evento fue el resultado de la colaboración de 26 entidades estatales y el apoyo voluntario de más de 800 colaboradores del Canal de Panamá.

Al cierre del año fiscal 2016, el Canal de Panamá realizó más de 200 tránsitos por las nuevas esclusas con notables casos como el paso del primer buque de LPG en transitar la vía interoceánica, el buque Lycaste Peace, y el tránsito del portacontenedores MOL Beyond que batió el récord de peaje pagado.



LAS CÁMARAS MIDEN EN METROS

55

DE ANCHO

427

DE LARGO

18.3

PROFUNDIDAD

ESCLUSAS

El año 2016 fue de intensa actividad para este proyecto. Con miras a la entrega en junio, las actividades se concentraron en las pruebas de los sistemas electromecánicos así como de los ensayos de tránsitos en Agua Clara y Cocolí.

El 24 de junio, el Canal emitió el certificado de recepción al contratista Grupo Unidos por el Canal S.A. (GUPCSA) y asumió la operación de las esclusas, en tanto que el contratista, además de realizar trabajos pendientes, dio inicio al periodo de mantenimiento de tres años de duración.

Los complejos entregados tienen cada uno tres cámaras, nueve tinajas de reutilización de agua, un sistema de llenado y vaciado lateral y un sistema redundante de ocho compuertas rodantes. Las cámaras miden 55 metros de ancho, 427 metros de largo y 18.3 metros

de profundidad, para permitir el paso de buques de clasificación neopanamax en forma segura.

En los primeros meses del año fiscal, se completaron los trabajos de reforzamiento y reparaciones a las estructuras de los nichos en ambas esclusas, luego de que en agosto del 2015 ocurrieran filtraciones en el concreto del quicio tres de la esclusa de Cocolí durante una prueba de carga extrema. Esta prueba consistió en subir el agua detrás de la compuerta seis, ubicada en la cámara media, a su altura máxima operativa; manteniendo la cámara baja de la esclusa sin agua. Al final del proceso de reparación y reforzamiento los quicios fueron nuevamente puestos a prueba. Los resultados de las pruebas fueron satisfactorios y evaluados por expertos independientes, sin indicación alguna de nuevas rajaduras o filtraciones en la superficie del concreto.

El AF-2016 fue un año de gran actividad para el proyecto de esclusas.





El buque Baroque realizó múltiples esclusajes de prueba en Agua Clara.

Con respecto a las tinas de reutilización de agua, se completaron y se superaron todas las pruebas realizadas al revestimiento de cloruro de polivinilo instalado.

En ambas esclusas se realizaron pruebas de funcionamiento a los sistemas de control de compuertas, válvulas, telecomunicaciones, seguridad y electricidad.

Durante el mes de junio, el buque Baroque realizó múltiples esclusajes de prueba a través de la esclusa de Agua Clara simulando diferentes escenarios que incluyeron secuencias de esclusaje estándar ascendente y descendente, alternando el uso y no uso de las tinas de reutilización de agua, y esclusajes de tipo único en los modos manual y semiautomático, a fin de recabar información acerca de la operación de las válvulas y compuertas rodantes. En la esclusa de Cocolí, las pruebas de tránsito fueron realizadas por el buque grúa Oceanus y el buque Cosco Houston.

En cuanto a los reclamos interpuestos por el contratista de las nuevas esclusas, estos siguen el proceso establecido en el contrato para la resolución de conflictos. Este contempla tres instancias para evaluar los reclamos del contratista. La primera instancia es el representante del Canal, la segunda es la Junta de Resolución de Conflictos y por último, el arbitraje internacional.

Los reclamos presentados por GUPCSA se encuentran en diferentes instancias del proceso. El Canal, a través de abogados internos y externos, y un equipo de profesionales en el área de reclamos conformado por expertos en diversas disciplinas, ha trabajado durante todo el año fiscal para recopilar, evaluar y analizar la información necesaria para la defensa de estos casos.

Al 30 de septiembre de 2016, el proyecto registró 99.5 por ciento de avance.

99.5%

AVANCE AL 30 DE SEPTIEMBRE

CAUCE DE ACCESO DEL PACÍFICO

Como parte de los trabajos para el tránsito de buques neopanamax por el Canal de Panamá, se requirió la construcción de un nuevo cauce de acceso de 6.1 kilómetros de longitud para conectar la nueva esclusa en el sector Pacífico con el corte Culebra. Este proyecto se dividió en cuatro fases: las tres primeras fueron completadas en años anteriores y la cuarta y última registró un avance de 99.7 por ciento al cierre del año fiscal 2016. El contratista de la fase 4 (CAP4), Consorcio ICA-FCC-MECO, está formado por las empresas Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V. (ICA), Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. (FCC) y Constructora Meco, S.A. (MECO).

Durante este periodo el contratista finalizó la extensión de la carretera ubicada en la cresta de la presa Borinquen 1E para permitir una interface apropiada con las carreteras existentes cerca de las esclusas de Pedro Miguel, así como también la movilización de material reciclable, como llantas usadas, desde el área del proyecto hasta la planta de reciclaje en donde será separado y procesado para su disposición final.

El proyecto mantenía tres reclamos abiertos, pero tras varias rondas de negociaciones se llegó a un acuerdo con el Consorcio para todos los reclamos presentados a la fecha bajo los términos y condiciones del contrato.



MEJORAS AL CAUCE DE NAVEGACIÓN

Bajo el Programa de Ampliación se incluyeron proyectos de mejoras al calado necesario para el tránsito seguro de buques neopanamax, cuyo alcance consistía en dragar y adecuar las entradas Pacífico y Atlántico, el corte Culebra y el lago Gatún.

Las entradas marinas y el corte Culebra completaron sus adecuaciones en años anteriores. Durante este año se concluyeron las dos primeras fases de la instalación de las luces de ladera a lo largo del cauce así como la instalación de seis torres de señalización en la línea central de la bordada Cocolí para los tránsitos en dirección norte.

AUMENTO DEL NIVEL MÁXIMO DE OPERACIÓN DEL LAGO GATÚN

El proyecto de elevación del nivel máximo operativo de este lago fue concebido para garantizar el suministro de agua para el consumo humano y para el tránsito de buques neopanamax a través del Canal ampliado.

La ampliación de la reserva de agua dulce se realizó en diferentes y variados frentes. El aumento de 45 centímetros en todo su espejo requirió la modificación de estructuras operativas del Canal y la remediación de estructuras a terceros, como muelles y viviendas.

Están pendientes los trabajos de instalación de bombas del sistema de bombeo residual y pluvial, colocación de la tubería de impulsión, colocación de arquetas en los fosos de los sistemas de bombeo y la soldadura de extensión de bitas.



El nuevo cauce conecta la nueva esclusa de Cocolí con el corte Culebra.

ADMINISTRACIÓN Y FINANCIAMIENTO

El Canal continuó recibiendo durante el año 2016, el apoyo de consultores externos, tales como el consultor para los servicios de administración de programas, CH2M Hill Panamá R. de S.L., quien participa en la gestión de cierre del Programa y a la vez en el área de reclamos. Por otra parte, Mayer Brown LLP, consultor para los servicios de asesoría legal en materia de contratos internacionales, ofreció asesoramiento sobre temas relacionados con el contrato de esclusas y su administración. Los abogados de la firma aportaron opiniones legales, revisaron y prepararon documentos relacionados con reclamos y arbitrajes. Adicionalmente, participaron en las audiencias del primer arbitraje de la ataguía en Miami.


La administración del Programa continúa presentando informes y atendiendo las visitas de las agencias de crédito según establece el acuerdo común de términos.

La Ley 28 del 17 de julio de 2006, por la cual se aprobó la propuesta de construcción del Tercer Juego de Esclusas, establece en su artículo 4 que durante el proceso de contratación y ejecución de la construcción de la obra, el

Canal rendirá cuentas a la Asamblea Nacional, al Órgano Ejecutivo, a la Contraloría de la República y a la Comisión Ad hoc mediante la presentación trimestral de informes públicos sobre el estado de las contrataciones y el avance de la obra. Este año se entregó el XL informe trimestral a la nación de conformidad con esta ley. Los 40 informes pueden ser consultados en la página web del Canal de Panamá.

SEGURIDAD OCUPACIONAL DE PROYECTOS

Durante los nueve años del Programa se trabajó arduamente en conjunto con los contratistas reforzando la seguridad en campo a través de auditorías, análisis de trabajo seguro y visitas de seguridad enfocadas en la prevención de accidentes. Además, se promovió la capacitación en materia de seguridad e higiene para dar un enfoque proactivo a la gestión. Esto permitió concluir los proyectos con bajas tasas de accidentes, en comparación al promedio de la industria civil pesada de Estados Unidos.



Este año se entregó el XL informe trimestral a la nación de conformidad con la Ley 28 del 17 de julio de 2006.

MANEJO AMBIENTAL

Durante el último año se siguieron aplicando las medidas de mitigación correspondientes a la fase de construcción de la ampliación, establecidas por el Estudio de Impacto Ambiental del Tercer Juego de Esclusas, aprobado por la Autoridad Nacional del Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente (MiAmbiente). La efectividad de dichas medidas fue verificada por el consultor independiente Environmental Resources Management (ERM). A partir del 26 de junio de 2016 y hasta fines de septiembre, las actividades se han enfocado en fiscalizar la desmovilización de los contratistas.

La compensación ecológica por el impacto del Programa continuó a través de los trabajos de mantenimiento de la reforestación en el área de uso múltiple en la bahía de Chame, el Parque Nacional Soberanía, la zona de protección hidrológica de Tapagra y en Arimae. Por último, se licitó y se adjudicó el proyecto de reforestación en Cenegón del Mangle, en la provincia de Herrera. Con la finalización del Programa de Ampliación, el seguimiento de estos proyectos se transfiere bajo la responsabilidad de la División de Ambiente del Canal.

El total de proyectos de reforestación ejecutados entre los años 2008 y 2016 fue de 19, los cuales cubren 991 hectáreas de un total de 1,243 a reforestar como compensación por las áreas impactadas por el Programa. El monto de los contratos fue superior a B/.2.8 millones y los pagos por indemnización ecológica a MiAmbiente y a la Autoridad de los Recursos Acuáticos fue por B/.4 millones aproximadamente.

Durante la ejecución del Programa, la fauna rescatada fue de 6,102 individuos, se recuperaron más de 2,000 artefactos históricos y se catalogaron 3,500 fósiles. Para el monitoreo de la calidad de agua del lago Gatún se colocaron ocho estaciones de monitoreo continuo (transmisión de datos en tiempo real) y para la calidad de aire se instaló una estación de monitoreo continua. Dichos equipos seguirán transmitiendo durante la fase de operación. También, se desarrollaron procedimientos para el manejo de quejas comunitarias y de hallazgos de recursos culturales.



MANEJO AMBIENTAL DURANTE EL PROGRAMA

6,102

FAUNA
RESCATADA

2,000

ARTEFACTOS HISTÓRICOS
RECUPERADOS

3,500

FÓSILES
CATALOGADOS

RELACIONES PÚBLICAS, COMUNICACIÓN Y DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA

La comunicación y documentación histórica del Programa de Ampliación culminó en el año 2016. Valioso material reposa en los archivos del Canal de Panamá, en beneficio de futuras investigaciones.

En lo que a fotografías se refiere, hasta agosto 2016, se tomaron 404,400. Para videos, este número se situó en 483.7 horas de alta definición. Además, se recopilaron 1,476 objetos, 6,029 documentos físicos, 27,453 documentos electrónicos y se publicaron 4 libros con relatos y fotos conmemorativas a la ampliación del Canal.

La preservación de lo histórico llevó a registrar 466 entrevistas de historia oral, una colección sin precedentes que recoge testimonios de los involucrados en los trabajos de construcción de las nuevas esclusas.

En cuanto a la colección pictórica de la ampliación, 97 obras de arte fueron el resultado del talento de destacados artistas panameños, quienes se inspiraron en el esfuerzo diario de cientos de obreros de los distintos proyectos.

Se atendieron importantes visitas de un sinnúmero de sectores de la sociedad civil de Panamá y de afuera de

nuestro país. Ese es el caso de los representantes del Puerto de New York & New Jersey; la Sociedad Colombiana de Ingenieros, una misión del Fondo Monetario Internacional (FMI) y otra del Banco Internacional de Desarrollo; el Colegio Federado de Costa Rica; integrantes del equipo de Disney Cruise Lines y muchos más que recorrieron el proyecto para comprender su dimensión sobre el terreno.

Estas visitas se tradujeron en alrededor de 130,000 personas. Todas ellas tuvieron la oportunidad de observar el avance de la construcción de las esclusas y todo lo relacionado con las excavaciones secas y los dragados.

Los primeros meses de este año fiscal fueron el preámbulo para el gran evento de inauguración del Canal ampliado. La actividad, momento cumbre de la construcción, generó un enorme interés de medios locales e internacionales que se volcaron, principalmente a partir de enero, a grabar programas especiales, entrevistas y reportajes desde el sitio de esclusas en el Atlántico y en el Pacífico.

El año 2016 fue un año de gran orgullo para el Canal y la nación entera. El tránsito del buque Cosco Shipping Panama demostró el valor sembrado durante nueve años de trabajo multidisciplinario incesante.



483

HORAS DE VIDEO

404,400

FOTOGRAFÍAS

466

ENTREVISTAS
DE HISTORIA ORAL

130,000

VISITAS

27,453

DOCUMENTOS
ELECTRÓNICOS

1,476

OBJETOS

6,029

DOCUMENTOS
FÍSICOS

97

OBRAS
DE ARTE





INAUGURACIÓN

EN EL MARCO DE LA INAUGURACIÓN SE INTERACTUÓ CON

2,000
PERIODISTAS

400
CLIENTES
INTERNACIONALES

6.6M
DE USUARIOS
EN LA WEB

EL GRAN DÍA

La ceremonia inaugural del Canal ampliado, celebrada tanto en Agua Clara, en el Atlántico, como en Cocolí, en el Pacífico, fue el resultado de una titánica planificación que arrancó casi dos años antes y que requirió la participación de profesionales canaleros de distintas oficinas.

Todos ellos y un contingente de instituciones gubernamentales agrupadas en la llamada Fuerza de Tarea Conjunta hicieron posible que más de 40,000 personas fueran testigos del paso del primer buque neopanamax por la ruta ampliada y que otro gran número observara la transmisión de 14 horas ininterrumpidas, vía satélite.

El portacontenedores Cosco Shipping Panama, construido por la Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd, botado al mar en enero de 2016, fue el protagonista del histórico momento.

UN EVENTO, MIL Y UNA TAREA

La logística para un evento de esta magnitud es monumental. En el Canal, ni un solo detalle podía dejarse de lado y eso involucraba la operación, el montaje del espectáculo y el tránsito, además de la atención de unos 400 clientes internacionales y 2,000 periodistas del mundo.

El sábado 25 de junio fue dedicado a los clientes, parte fundamental para el éxito de la vía interoceánica. En un elegante evento, se les reiteró lo que significaba el Tercer Juego de Esclusas y el impacto de esta obra en el comercio mundial.

En una noche emotiva que se convertía en el preámbulo de un día de fiesta, el ingeniero Jorge L. Quijano, agradeció su presencia y los invitó a ser parte de este nuevo capítulo canalero.

Para ese momento, ya estaban listos todos los aspectos relacionados con los invitados especiales, la seguridad de los asistentes y la participación del público.

Solo en el montaje del área del evento inaugural de ambos sitios estuvieron presentes unas 10,000 personas, integradas por estamentos de seguridad, coordinadores, contratistas, voluntarios, funcionarios de gobierno, personal de operaciones del Canal, protocolo, y medios de comunicación que trabajaron por más de 20 días.

Por un lado el espectáculo y, por el otro, la gran proeza del tránsito. En lo que a operaciones se refiere, los protagonistas canaleros se prepararon arduamente para el gran día y el inicio de operaciones.

CRÓNICA DE UN DÍA INOLVIDABLE

Desde las 5:00 de la mañana, se inició la transmisión de las emisoras locales y para esa hora, unas 5,000 personas se alistaban para dirigirse a Agua Clara, en Colón, donde se desarrolló la primera de las dos ceremonias inaugurales.

“El Canal ampliado, que está al servicio marítimo mundial, abrió sus esclusas con la participación y aporte de más de 36,000 panameños y cerca de 4,000 hermanos de 79 naciones que volcaron todos sus conocimientos, décadas de experiencia, alma y corazón en la obra más grandiosa que se ha hecho en un siglo. Todos son protagonistas de esta historia. Durante más de una década entregaron todo su esfuerzo, talento y conocimiento para hacer realidad un monumento a la voluntad humana...”, fue parte del discurso del ingeniero Quijano ante representantes de distintas iglesias.

Unas horas más tarde, a las 9:00 de la mañana, otros medios se ubicaron en los espacios de prensa del sector de Cocolí y cerca de 15 minutos después llegaron los primeros buses con el público, que buscaba el mejor punto para no perderse nada. A las 12:00 mediodía el lugar estaba repleto en espera del Cosco Shipping Panama. Era evidente la emoción general y el orgullo se reflejaba en cada rostro, mientras el clima se mostraba benevolente.

A eso de las 3:00 de la tarde el enorme buque entró a la cámara alta de Cocolí y la emoción se elevó a su máximo nivel. Se escuchaban gritos y llantos con sentir patriótico, al tiempo que la embarcación sonaba la bocina.

Varios discursos estaban programados para el Pacífico, iniciando por la bendición de los miembros del Comité Ecuménico de Panamá y luego las palabras del Presidente de la Junta Directiva y Ministro para Asuntos del Canal, Roberto R. Roy. Al ingeniero le correspondió también entregar, al presidente de la República, Juan Carlos Varela, el certificado de cumplimiento de la obra.

“Mientras el mundo se expande y se conecta cada vez más con mayores exigencias y demandando soluciones innovadoras, Panamá juega con éxito su rol de gran facilitador del comercio; primero, gracias a nuestra ubicación geográfica, y segundo, por nuestro constante afán de crecimiento. Esa misma voluntad nos llevó a soñar en grande, aprobar por mayoría, construir con pasión y administrar con éxito el Canal ampliado que hoy inauguramos para Panamá y para todas las naciones. En este día histórico es importante resaltar que estamos aquí gracias al heroísmo de generaciones de panameños que también libraron luchas que parecían imposibles, pero al mismo tiempo eran luchas fundamentales que tenían que ver con la soberanía y el derecho a la autodeterminación del pueblo sobre todo el territorio patrio. Aquellos hombres y mujeres que ofrendaron sus vidas y consolidaron la esencia del ser panameño. Son esos hombres y mujeres los grandes visionarios que sabían bien que este día llegaría y el Canal rendiría frutos de prosperidad para todos”.

Es parte de lo que el Administrador expresó emocionado como parte de su discurso y para cerrar: “hace 102 años

conectamos dos océanos... ¡Hoy celebramos la gran conexión entre presente y futuro!”.

EN PANAMÁ Y FUERA DE AQUÍ

Para este magno evento fue necesario un plan comunicacional extraordinario que cubriera los distintos ángulos, desde el publicitario hasta el periodístico.

Es así que se diseñaron, produjeron y ejecutaron campañas publicitarias a nivel nacional e internacional que incluyeron piezas de televisión, prensa, radio e internet.

Nuestra campaña internacional en su versión “País” fue distinguida con el premio Jade de Bronce, en el Festival de Antigua, donde se reconoce lo mejor de la creatividad hispana. En tanto que, la campaña “La Gran Conexión”, fue galardonada con el Premio a la Excelencia por los estudiantes de la Facultad de Comunicación de la Universidad de Panamá.

Durante estos eventos se rompieron todos los récords de Panamá en twitter, facebook, instagram y transmisiones en vivo, logrando un alcance de más de 6.6 millones de personas en las diferentes plataformas.

Previo a la inauguración, se coordinó y se llevó a cabo el evento del sorteo del primer tránsito por el Canal ampliado. Además, se gestionaron cerca de 70 entrevistas en medios nacionales que permitieron informar al país de manera oportuna y veraz sobre los detalles de este importante hito para la historia de Panamá.

Se desarrollaron 16 comunicados y/o notas de prensa y previo al evento de inauguración, se organizó una gira



RESULTADOS DE RELACIONES PÚBLICAS

(MEDIOS NACIONALES)

97h 45' 26"

TIEMPO AL AIRE EN TV Y RADIO

849,432 cm²

CENTIMETRAJE OBTENIDO
EN MEDIOS IMPRESOS

2,889

IMPACTOS EN
DISTINTOS TIPOS
DE MEDIOS

B/.2,253,243

VALOR PUBLICITARIO ESTIMADO

B/.7,661,026

VALOR TOTAL
DE RELACIONES PÚBLICAS



Unas 40,000 personas
estuvieron presentes
en los actos
de inauguración
del Canal ampliado.





con medios por las esclusas, donde los periodistas nacionales e internacionales pudieron ver en detalle la obra.

De igual forma, se acompañó a los medios a un tránsito de prueba donde pudieron presenciar, de primera mano, la operación del Tercer Juego de Esclusas.

Con el objetivo de lograr una cobertura exitosa del tránsito inaugural, se coordinó la logística necesaria con medios nacionales para transmisión en directo el día del evento. Así mismo, se realizó el registro y las acreditaciones para los medios asistentes, a los que se les entregó un manual de prensa, en español e inglés.

En el marco de este magno evento, se desarrolló una edición especial de la revista El Faro que sirvió de insumo para la cobertura de los periodistas. Del mismo modo, se preparó un reportaje en inglés y español del zarpe desde Grecia del Cosco Shipping Panama.

Para el día de la inauguración, se trabajó en la edición del folleto "The Great Connection" para medios internacionales e invitados especiales. Además, se gestionaron 20 mil acreditaciones entre estamentos de seguridad, colaboradores y contratistas, lo que permitió que la inauguración del Canal ampliado fuera un evento memorable para todos los panameños, en especial para quienes estuvieron involucrados en el desarrollo del proyecto.

CAPACITACIÓN

Se realizaron diversas capacitaciones en temas vocería para las distintas audiencias asistentes al evento de inauguración. La red de voceros se denominó "Voces del Canal" y sirvió de apoyo para la comunicación interna a los colaboradores canaleros.

También el equipo de voluntarios del Canal fue capacitado en temas de relevancia para la atención al público asistente, y el equipo de rápida respuesta en el manejo de situaciones de crisis o contingencia.

GESTIÓN DE COMUNICACIÓN INTERNA

Tomando en cuenta la relevancia del evento de inauguración del Canal ampliado, y con el objetivo de hacer parte a todos los colaboradores del Canal de Panamá, se desarrolló un plan de comunicación interna que contempló el desarrollo de mensajes informativos y ediciones especiales de la revista Tu Canal, que buscaban resaltar el orgullo canalero que representó alcanzar este importante hito histórico para el país, y la coordinación y despliegue de campaña interna "Juntos los hicimos".



61,000

USUARIOS CONECTADOS
A LA TRANSMISIÓN EN VIVO

75,000

VISITAS AL SITIO
CANALAMPLIADO.COM

6,000

DESCARGAS DE LA
APLICACIÓN MÓVIL

COMUNICACIÓN DIGITAL Y REDES SOCIALES

En cuanto a la gestión de comunicación digital y redes sociales, se desarrolló un plan que buscaba comunicar de manera oportuna y en tiempo real toda la información relevante sobre el desarrollo del evento de inauguración y la operación del Canal ampliado. En este sentido, se coordinó la transmisión del evento en vivo a través de una plataforma en línea, se trabajó en el desarrollo y optimización de la página web canalampliado.com, en el desarrollo de una aplicación móvil para plataformas IOS y Android, y en la difusión de mensajes, diseñados para cada una de las redes sociales.

Gracias al plan de comunicación digital, 61,000 usuarios se conectaron a la transmisión en vivo, la página web canalampliado.com obtuvo más de 75,000 visitas y la aplicación fue descargada más de 6,000 veces.

SEGUIMIENTO Y ARTICULACIÓN DEL EQUIPO

Durante todo el proceso de planificación, organización y desarrollo del evento de inauguración del Canal ampliado, el equipo designado trabajó de forma articulada. Se realizaron reuniones diarias de seguimiento y estatus, donde se redactaron minutas para su seguimiento. Además, cada semana se convocaron reuniones con el equipo de Fuerza de Tarea Conjunta.

Todo el esfuerzo descrito dio como resultado un evento que fue escrito con tinta indeleble y que será recordado por todos los panameños y el resto del mundo como un hito en la historia de Panamá, que marcará la pauta en el mercado marítimo internacional... ¡Juntos lo hicimos!






CANAL DE PANAMÁ
AGUA CLARA
2016

**ATENDIENDO
LA DEMANDA
DEL MERCADO**



MERCADO

TONELADAS
CP/SUAB EN
EL AF-2016

330.4
MILLONES

MERCADO Y COMPETITIVIDAD

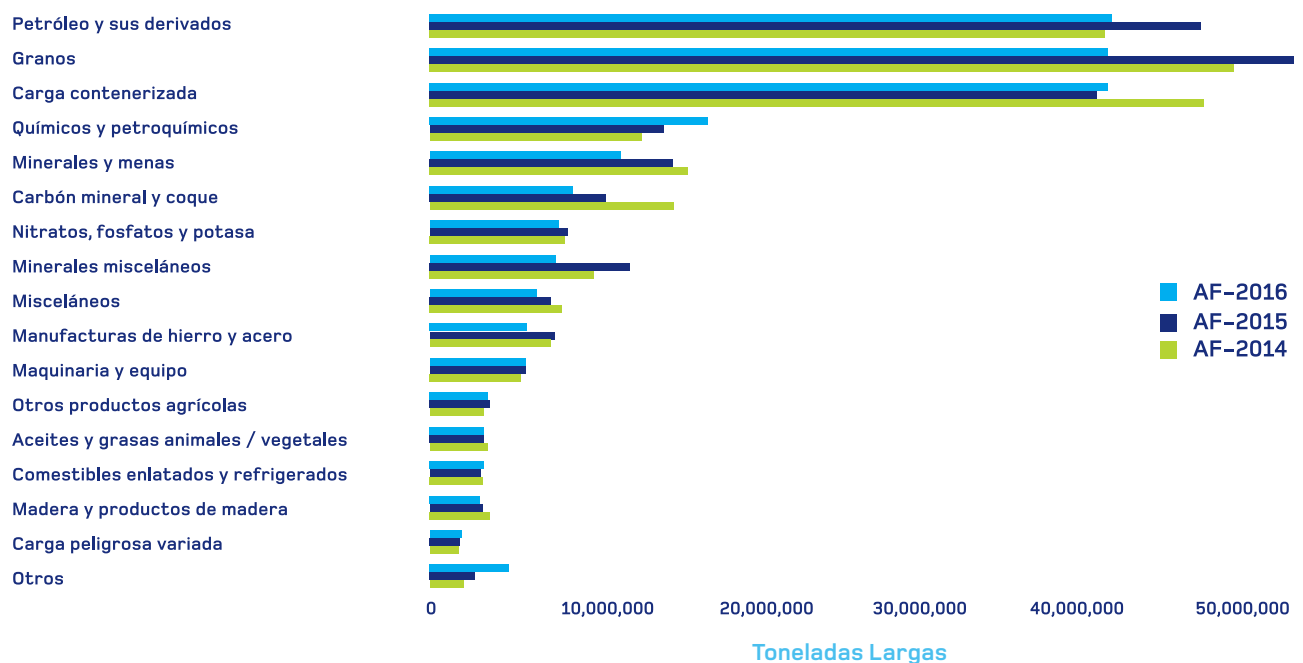
El Canal de Panamá registró un tonelaje de 330.4 millones de toneladas netas CP/SUAB durante el año fiscal 2016, reflejando una disminución de 3.0 por ciento en comparación al tonelaje del año anterior. Los ingresos totales en concepto de peajes totalizaron B/1,933 millones, lo cual representa una baja de 3.1 por ciento. En cuanto a los tránsitos, hubo una disminución en el orden de 5.5 por ciento, de 13,874 en el año fiscal 2015 a 13,114 en el año fiscal 2016.

El año fiscal 2016 se caracterizó por un aumento general en la incertidumbre que redujo la inversión y repercutió en el crecimiento económico de Estados Unidos y en una gradual desaceleración de las economías del resto del mundo. A finales del 2015 (cuarto trimestre 2015) se notó una mejoría relativa en Estados Unidos, lo

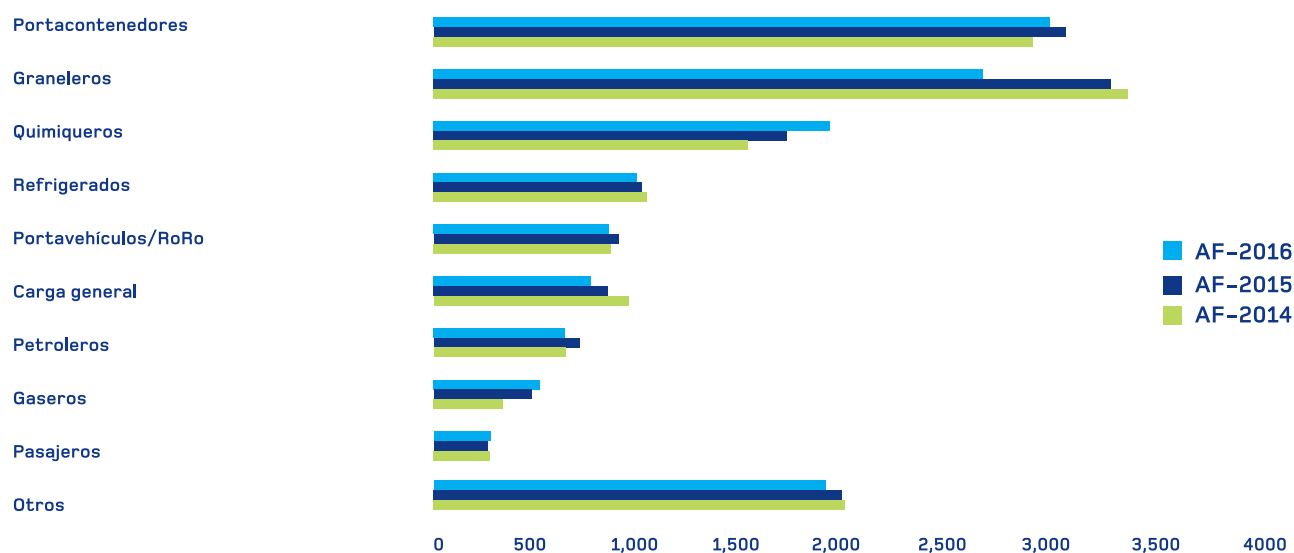
cual impulsó pronósticos optimistas por parte del FMI, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y otros organismos internacionales. No obstante, las proyecciones fueron revisadas a la baja durante el transcurso del año a medida que cambiaron las variables macroeconómicas. Hechos significativos durante el año incluyen la carrera hacia las elecciones en Estados Unidos, la renegociación de la deuda de Grecia, el Brexit y la caída en los precios de las materias primas como el del petróleo.

El crecimiento se mantuvo lento en Estados Unidos, con reportes de mejoras en el empleo y en el consumo personal. La apreciación del dólar redujo las exportaciones mientras que el gobierno acortó sus gastos; esto centró crecimiento en el consumo privado. La Reserva Federal

Principales mercaderías a través del Canal de Panamá



Tránsitos por segmentos de mercado



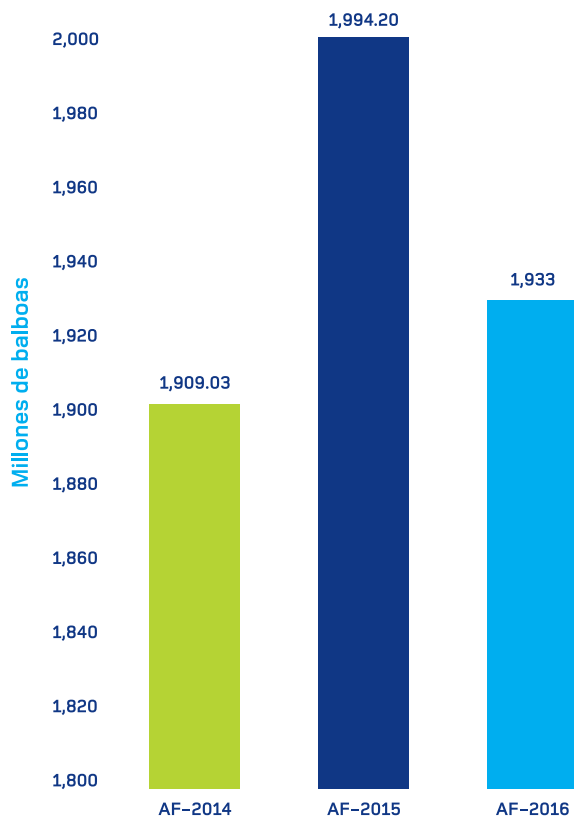
decidió aumentar las tasas de interés 0.25 puntos básicos por primera vez en nueve años a finales de diciembre 2015 y no las siguió aumentando a pesar de haber programado incrementos en el 2016. La carrera electoral presidencial, la guerra en Siria y problemas en la zona euro aumentaron la incertidumbre y redujeron la inversión. Durante el 2016, las tensiones políticas entre Estados Unidos y Rusia se elevaron, y constituyeron otro de los factores limitantes a la inversión. La economía crece a una velocidad lenta. En promedio, se espera que la economía de Estados Unidos crezca entre un 1.5 por ciento y 2.1 por ciento en el 2016.

El crecimiento de la economía de la eurozona se mantuvo rezagado producto de incertidumbres con respecto a las elecciones en Estados Unidos, al Brexit y a fragilidades en el sistema bancario. Mejorías en el crecimiento a principio del año 2016 fueron contenidas por la incertidumbre causada por el voto del Reino Unido de salirse de la Unión Europea en junio de 2016. Esta situación, producto del descontento social dentro de Europa, ha sido un factor limitante significativo para la inversión ya que también ha causado cambios políticos hacia posiciones extremistas en contra de la inmigración y libre comercio, que están preocupando a los inversionistas en vista de las elecciones que ocurrirán en Europa en el 2017. En promedio, se espera que la economía de la eurozona crezca entre 1.4 por ciento y 1.8 por ciento en el 2016.

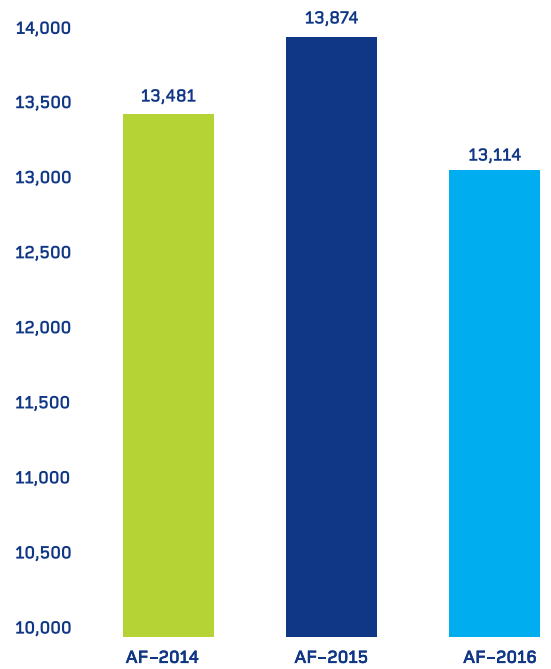
El crecimiento económico de las economías asiáticas también se mostró débil. Mucho de esto tiene que ver con la desaceleración de la economía de China, que es un impulsor económico en la región, y la baja demanda global. En China, las autoridades han tratado de mantener el crecimiento con distintas acciones que incluyen nuevos programas de inversión y bajas tasas de interés y esto ha mantenido las expectativas de crecimiento a un buen nivel. La gran economía asiática parece haber superado los problemas que aludían a un aterrizaje forzoso, pero el nivel de endeudamiento público sigue siendo un problema. La moneda china, el renminbi, fue incorporada a la canasta de monedas de reservas del FMI, como un reconocimiento de la importancia de esa moneda en la economía global. En promedio, se espera que la economía china crezca entre 5.8 por ciento y 6.0 por ciento en el 2016.

La economía de Japón se mantuvo rezagada, a pesar de que mostró menos volatilidad que en el año anterior. La baja demanda global afectó las exportaciones y un terremoto en Kumamoto causó el cese de producción de varias plantas importantes. Más recientemente, el Banco Central de Japón anunció que va a ligar la emisión de deuda a las necesidades del gobierno, política que no se ha observado desde la Segunda Guerra Mundial. De acuerdo a pronósticos de varias organizaciones internacionales, la economía de Japón podría crecer entre 0.4 por ciento y 0.6 por ciento en el 2016.

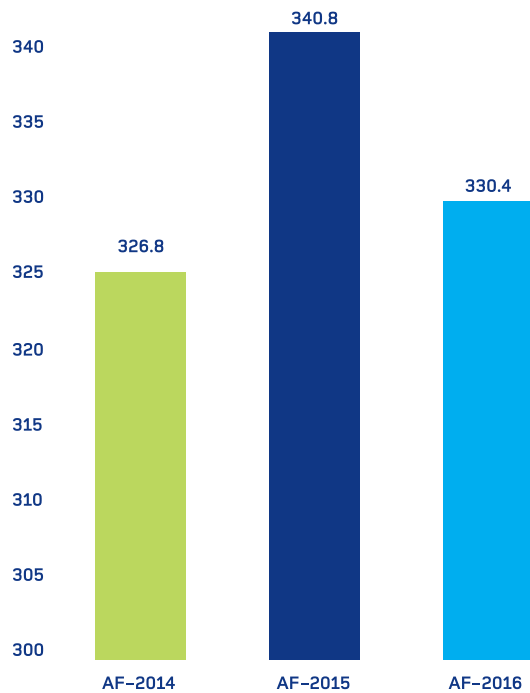
Ingresos por peajes



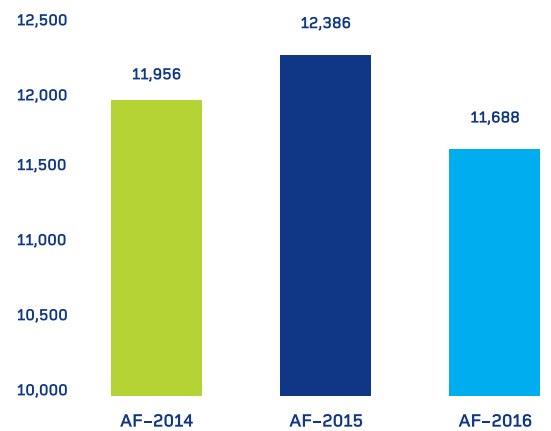
Tránsitos por el Canal de Panamá



Tonelaje de buques (CP/SUAB) en millones



Tránsitos de buques de alto calado



SEGMENTO DE BUQUES PORTACONTENEDORES

El segmento de buques portacontenedores reportó un total de 2,977 tránsitos por la vía interoceánica, con un volumen de 120 millones de toneladas CP/SUAB, 12.4 millones de TEU de capacidad de los buques y B/948 millones en ingresos por peajes. Estas cifras reflejan una disminución de 2.9 por ciento en tránsitos, pero un incremento de 4.1 por ciento en toneladas CP/SUAB, 2.8 por ciento en TEU de capacidad y 0.2 por ciento

en ingresos por peajes, comparados con el año fiscal anterior. Los ingresos de los buques portacontenedores representan cerca del 50 por ciento del total de peajes recaudados durante el año fiscal 2016 por el Canal.

El año fiscal 2016 fue un año de muchos retos para el Canal de Panamá, entre ellos: completar los trabajos de ampliación y poner en operación la nueva ruta; la



disminución en los niveles de utilización de la vía debido a las condiciones del mercado, especialmente en los Estados Unidos, con bajos volúmenes de importaciones y altos niveles de inventario en comercios; y las restricciones de calado producto del fenómeno climático de El Niño durante los meses de abril a junio, las cuales impedían a los navieros llevar sus buques a plena capacidad.

Por otro lado, también fue un año lleno de oportunidades y satisfacciones tales como el emplazamiento de nuevos servicios de línea panamax en algunas rutas de comercio previo a la inauguración del Canal ampliado; la conclusión de la mayor obra de infraestructura del país y de todo

el continente con la inauguración del Tercer Juego de Esclusas; la implementación de la nueva estrategia de peajes, incluyendo el programa de lealtad, el cual le ofrece a los navieros beneficio en sus tránsitos por el Canal de Panamá; el emplazamiento de servicios de línea con buques neopanamax, algunos de ellos hasta de 10,200 TEU de capacidad, permitiéndole a los navieros aprovechar las economías de escala; y la captura de nuevos mercados producto de la migración de servicios de línea provenientes del Canal de Suez.

El año fiscal 2016 inició con 33 servicios de línea de tamaños panamax o menores transitando a través

del Canal de Panamá. A medida que transcurrió el año se experimentaron variaciones, y posteriormente con la apertura de las nuevas esclusas en junio y el emplazamiento de servicios neopanamax, se produjo el efecto de canibalización de servicios⁵ panamax, finalizando el año fiscal con 28 servicios de línea, de los cuales 8 utilizan buques neopanamax y 20 lo hacen con buques panamax o menores.

De igual forma, 2 de los principales clientes del Canal de Panamá han confirmado el emplazamiento próximamente

de 2 nuevos servicios con buques neopanamax con capacidad entre 9,000 a 10,000 TEU, uno de ellos servirá en la ruta costa oeste de Suramérica – Europa, y el otro en la ruta costa oeste de Estados Unidos – Europa. Estas buenas noticias reafirman el hecho de que las navieras están aprovechando los grandes beneficios que les brinda la ruta por Panamá, La Gran Conexión.



⁵ Canibalización de servicios: disminución de servicios debido a que servicios brindados por buques más pequeños son absorbidos por servicios brindados por buques más grandes.

El segmento de portacontenedores reportó un total de 2,977 tránsitos y B/.948 millones en ingresos por peajes.

2,947

TRÁNSITOS

68.2

MILLONES DE
TONELADAS CP/SUAB

B/.313

MILLONES
EN INGRESOS

SEGMENTO DE GRANELES LÍQUIDOS

El segmento de graneles líquidos logró cifras récord en el año fiscal 2016 en todos sus indicadores de tráfico al registrar 2,947 tránsitos, 68.2 millones de toneladas CP/SUAB y B/.313 millones en ingresos por peajes, lo que equivale a incrementos de 7.0, 7.9, y 7.1 por ciento en número de tránsitos, toneladas facturables e ingresos por peajes, respectivamente, al compararlo contra el año fiscal 2015.

Este resultado positivo fue producto del aumento en buques panamax, especialmente con mangas entre 100 a 107 pies, los cuales aumentaron un 10.7 por ciento sumado a los nuevos tránsitos de buques neopanamax cargados y en lastre que aportaron a este incremento en el tráfico.

La carga total transportada durante el año fiscal 2016 fue de 60.2 millones de toneladas largas, un 4.0 por ciento más que el año fiscal 2015 a razón de los tránsitos de buques panamax con mangas de 100 a 107 pies y buques neopanamax.

Los buques tanqueros mostraron cifras positivas, ya que registraron incrementos de 6.3, 4.1 y 3.8 por ciento en el número de tránsitos, tonelaje facturable e ingresos por peajes, respectivamente. Estos aumentos se debieron al incremento en el tránsito de buques cargados y en lastre, en el rango de manga de 100 pies a 107 pies, así como el inicio de los nuevos buques tanqueros neopanamax, cargados y en lastre, en el rango de manga mayor a 140 pies, al compararlo con el año fiscal 2015.

La carga transportada en buques tanqueros presentó un leve aumento de 1.3 por ciento en comparación con el año fiscal anterior, al pasar de 52.7 millones de toneladas largas de carga en el año fiscal 2015 a 53.4 millones de toneladas largas en el año fiscal 2016, donde los mayores incrementos en los flujos de carga se presentaron en

buques tanqueros panamax con rango de manga de 100 a 107 pies transportando diésel y químicos como metanol y xileno.

En el caso del diésel, las rutas que presentaron el mayor crecimiento fueron aquellas originadas en el golfo de México con destino a la costa oeste de Centro y Suramérica (especialmente México, Guatemala, Ecuador, Perú y Chile).

El fracaso de refinerías latinoamericanas ha resultado en un auge para el mercado de combustibles estadounidenses. Desde la empresa brasileña Petróleo Brasileiro, S.A. hasta la compañía mexicana Petróleos Mexicanos, empresas estatales de crudo, han fallado en la culminación de nueve proyectos por un valor de al menos B/. 36 mil millones, que hubieran podido suplir 1.2 millones de barriles de gasolina y diésel diarios.

Por otra parte, caídas en el precio del crudo, altos niveles de endeudamiento y dificultades para encontrar financiamiento para distintas plantas, son los motivos que Pemex, Refinadora Costarricense de Petróleo S.A. y Ecopetrol S.A. argumentan como causa del retraso de sus proyectos. Este déficit en la oferta regional ha sido aprovechado por las refinerías estadounidenses para incrementar su producción. De esta manera han podido satisfacer el déficit en combustible experimentado por Latinoamérica, llegando casi a doblar sus exportaciones en los últimos seis años, de acuerdo con datos provenientes de la Administración de Información de Energía de Estados Unidos (EIA, por sus siglas en inglés).

Empresas tales como Valero Energy Corp., Marathon Petroleum Corp, y PBF Energy Inc., han disparado los niveles de operación de sus refinerías, y en vista de una desaceleración en la demanda doméstica estadounidense, el mercado latino ha ayudado a absorber la sobreoferta



La carga total transportada para este segmento fue de 60.2 millones de toneladas largas.

de combustible norteamericana. Tan solo a finales de julio del año 2016, los niveles de utilización de las refinerías llegaron a 93.3 por ciento⁶.

Con respecto al metanol, las rutas que experimentaron el mayor incremento fueron aquellas originadas en el golfo de México con destino a Asia (particularmente Corea del Sur, China, Taiwán y Singapur), y la ruta con origen en Trinidad y Tobago con destino a Asia (particularmente China, Corea del Sur, Japón y Taiwán).

La capacidad de producción de metanol en Estados Unidos, experimentó una expansión significativa desde comienzos del año 2015 cuando registró 2.25 millones de toneladas métricas, hasta alcanzar los 5.75 millones

de toneladas métricas a principios del año 2016. Este incremento en las exportaciones de metanol fue impulsado por bajas recientes en la producción de distintas plantas en el medio oriente y en la región asiática, lo cual redujo la oferta regional de este producto.

Entre las plantas afectadas por las reducciones, podemos mencionar la planta de la compañía iraní Zagros Petrochemical, la cual detuvo operaciones en dos de sus unidades de metanol, debido a problemas con empresas proveedoras de servicios públicos. Cada una de estas unidades tiene una capacidad anual de 1.65 millones de toneladas. En adición a esto, Brunei Methanol detuvo su planta con una capacidad de 85,000 toneladas anuales de manera inesperada; la causa exacta de este

⁶ Bloomberg Markets, U.S. Refiners Reap Rewards From Latin America Fuel Shortage, 12 de agosto de 2016.

inconveniente se desconoce hasta la fecha. En vista de las dificultades experimentadas por algunos de los suplidores de metanol del mercado asiático, los importadores se han visto en la necesidad de importar desde la región de las Américas, principalmente de Estados Unidos y Trinidad y Tobago utilizando el Canal de Panamá.

Por su parte, los buques gaseros registraron excelentes resultados en sus indicadores de tráfico, con aumentos de 10.4 por ciento en el número de tránsitos, 28.1 por ciento en toneladas facturables y 25.5 por ciento en ingresos por peajes, con respecto al año fiscal 2015. Este notable desempeño de los buques gaseros fue impulsado por el incremento en los tránsitos de buques gaseros LPG cargados y en lastre, en los rangos de manga de 80 a 91 pies, 91 a 100 pies, en adición al tránsito de buques gaseros VLGC⁷ cargados y en lastre. La carga transportada en los buques gaseros LPG registró un aumento de 20.7 por ciento al pasar de 5.2 millones de toneladas largas para el año fiscal 2015 a 6.2 millones de toneladas largas en el año fiscal 2016.

Las rutas más significativas para los buques gaseros fueron aquellas originadas en el golfo de México con destino a Latinoamérica (México, El Salvador y Guatemala, Ecuador y Colombia) y Asia (especialmente Singapur, Corea del Sur y China). Las exportaciones de propano de Estados Unidos pasaron de 562 millones de barriles por día durante el primer semestre del año 2015 a 793 millones de barriles por día en el primer semestre del año

2016. De este total, las exportaciones con destino a la región Asia – Pacífico constituyeron el 94.0 por ciento de este crecimiento⁸, lo que ha beneficiado el tráfico de buques gaseros cargados y en lastre utilizando las esclusas panamax y neopanamax del Canal de Panamá.

Con respecto al nuevo segmento de mercado, los buques LNG, el Canal de Panamá registró 15 tránsitos, 6 de los cuales correspondieron a buques LNG en el rango de manga entre 120 y 140 pies, y los 9 tránsitos restantes en el rango de manga de 140 pies o más. Estos 15 tránsitos movilizaron un total de 549,806 toneladas largas de carga. Las rutas que transportaron la mayor cantidad de carga de gas natural durante los últimos meses del año fiscal 2016, fueron aquellas originadas en el golfo de México con destino a Chile y México, y la ruta con origen en Perú con destino a España y Francia.

Actualmente, el mercado que ofrece los mayores retornos se encuentra en Suramérica. De acuerdo con ICIS⁹, 26 envíos de LNG han salido desde la terminal de Sabine Pass de Cheniere, con más del 57.0 por ciento de las exportaciones dirigiéndose hacia Suramérica. Chile es

⁷ VLGC: por sus siglas en inglés, very large gas carrier, que significa buque gasero muy grande.

⁸ Hydrocarbon processing, EIA: propane exports drove 2016 US petroleum product export growth, 28 de septiembre de 2016.

⁹ ICIS, Asia methanol may gain further; plant outages tighten supply.

La carga transportada en los buques LPG registró un aumento de 20.7 por ciento.





Los 15 tránsitos
de LNG movilaron
un total de 549,806
toneladas largas.

el mayor receptor, absorbiendo el 28.0 por ciento del volumen total transportado¹⁰.

Según la publicación "Mexico Energy Monthly" de S&P Global Platts, se ha visto un fuerte aumento en las importaciones de LNG en México para el segundo trimestre, debido a las continuas limitaciones de flujo de los gasoductos del norte hacia el sur. Las importaciones de LNG en México aumentaron un 73.0 por ciento del primero al segundo trimestre, en línea con el año anterior. El informe también destaca que el aumento repentino en las importaciones de LNG fue liderado por las alzas en las entregas a la terminal de Manzanillo, en la costa del Pacífico, donde las importaciones alcanzaron 660,000 millones de pies cúbicos por día en el mes de mayo del año 2016, aunado al incremento en la demanda de generación de energía producto de las altas temperaturas de la temporada¹¹.

Gracias a una sobreoferta que deprimió los precios del LNG, la empresa Cheniere Energy Inc. envió más de la mitad de sus buques LNG desde su terminal de Sabine Pass, Luisiana, a Suramérica. Latinoamérica tiene un gran apetito por el combustible, principalmente para su utilización en centrales eléctricas y calefacción, debido a

la carencia de fuentes confiables de energía en la región. El comercio regional del LNG es más fácil ahora, dado que buques metaneros de mayor tamaño pueden utilizar la ruta del Canal de Panamá, lo que reduce tiempos de viaje y costos¹².

Con respecto a las exportaciones peruanas de LNG, de acuerdo a datos de la empresa estatal Perupetro, la misma ha enviado cargamentos con destino a Europa, principalmente a Francia y España desde la terminal de Pampa Melchorita. El último buque cargado en la planta de licuefacción con capacidad de 4.4 millones de toneladas métricas anuales es el octavo envío que parte de Perú con destino a España en lo que va del año 2016¹³.

¹⁰ OILPRICE.com, US LNG Exports: Where Did They Go?, 28 de septiembre de 2016.

¹¹ Negocios de Petróleo, la importación de LNG en México incrementó del primero al segundo trimestre, 73 por ciento, 21 de julio de 2016.

¹² El Mostrador, Chile se convierte en el principal destino del gas de Estados Unidos, en medio de un boom de demanda en la región, 11 de octubre de 2016.

¹³ LNG WORLD NEWS, Peruvian LNG cargo heading for Spain, 6 de septiembre de 2016.

SEGMENTO DE BUQUES GRANELEROS

Para el año fiscal 2016, los buques graneleros registraron un total de 2,634 tránsitos representando 65.8 millones de toneladas CP/SUAB y B/.327 millones en ingresos por peajes. El tonelaje CP/SUAB registró una disminución de 20.7 por ciento con respecto al año fiscal 2015. Durante el año fiscal 2016 el segmento de buques graneleros ha sido impactado por una menor demanda y sobrecapacidad de la flota, que son las principales razones de los fletes bajos.

Además, los tránsitos por el Canal se han afectado por los bajos precios del combustible, lo cual induce a algunos operadores de buques a utilizar rutas alternas como el cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes, con el fin de reducir los costos operativos. Los tránsitos de buques graneleros en lastre también bajaron en el año fiscal 2016 en comparación al 2015. Al mismo tiempo, las toneladas largas de carga disminuyeron 21.5 por ciento,

Este segmento registró un total de 2,634 tránsitos y B/.327 millones en ingresos por peajes.



lo que representa 24.7 millones menos que el 2015, en su mayor parte ocasionado por menores tránsitos de buques con cargamentos de granos, carbón y otros graneles secos.

Los granos, principal mercadería transportada en buques graneleros por el Canal de Panamá, representaron el 44.9 por ciento del total de la carga del año fiscal 2016. Los granos disminuyeron 21.2 por ciento en comparación al año fiscal 2015. Esta reducción es consecuencia de menores flujos de frijol de soya, sorgo y maíz provenientes de los puertos de Estados Unidos localizados en el golfo de México en dirección al norte de Asia, en especial a China, Japón y Corea del Sur como resultado del incremento en la competencia por parte de Brasil y Argentina como fuentes alternas de granos. En adición, debido a los bajos precios del combustible, ha aumentado el desvío de buques panamax con granos a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza. Los embarques de sal cruda desde Chile hacia la costa este de

Norteamérica también disminuyeron en 39.4 por ciento al compararlos con el año fiscal 2015, principalmente por un invierno menos severo, lo cual limitó el uso de sal para el descongelamiento de las carreteras en el 2016. Los flujos de manufacturas de hierro y acero bajaron en 18.5 por ciento en comparación con el año fiscal 2015, afectados en parte por medidas *anti-dumping*¹⁴ impuestas a China y Corea del Sur por parte de Estados Unidos.

Los cargamentos de carbón y coque también decrecieron, 18.4 por ciento en comparación al año fiscal 2015, en su mayoría debido a menores flujos desde la costa del Pacífico de Canadá al Reino Unido, Alemania y Polonia y desde la costa del Atlántico de Colombia a Chile.

En general, el desempeño del segmento de graneles secos para el año fiscal 2016 se vio afectado por la desaceleración del mercado.

¹⁴ Dumping: práctica comercial de vender a precios inferiores al costo, para adueñarse del mercado, con grave perjuicio de este.

SEGMENTO DE BUQUES PORTAVEHÍCULOS / RORO

En términos generales, el segmento de buques portavehículos / RoRo disminuyó su desempeño durante el año fiscal 2016. Sus indicadores de tráfico a través del Canal de Panamá mostraron resultados menores en comparación con lo registrado durante el año fiscal 2015.

Al cierre del año fiscal 2016, el segmento reportó un total de 809 tránsitos y 46.7 millones de toneladas facturadas.

Estas cifras reflejan una disminución de 4.1 por ciento y 3.0 por ciento, respectivamente, en comparación con el año fiscal 2015. Del total de tránsitos registrado en el año fiscal 2016, el 92.8 por ciento corresponde a la categoría de 100 pies o más de manga. En consecuencia, se recaudaron B/.197 millones en ingresos por peajes, una disminución de 2.1 por ciento con respecto al año fiscal 2015.



Por otra parte, el nivel de carga transportada por el Canal de Panamá disminuyó en comparación con el año fiscal anterior. El segmento registró 4.8 millones de toneladas largas en el año fiscal 2016, una disminución por el orden de 2.0 por ciento con respecto a las 4.9 millones de toneladas largas registradas en el 2015. La principal ruta comercial para el Canal, Japón – costa este de Estados Unidos, registró 1.2 millones de toneladas largas de carga, un incremento por el orden de 3.0 por ciento en comparación con el año fiscal anterior. A su vez, la ruta Europa (Alemania / Reino Unido) – costa oeste de Estados Unidos registró 0.3 millones de toneladas largas, 0.21 millones de toneladas largas menos con respecto al mismo periodo del año anterior.

El desempeño registrado durante este año fiscal se debe en parte, a una mayor consolidación de carga por parte de los principales clientes del segmento durante los últimos meses. Esto es consecuencia de un deprimido mercado de equipo pesado y de una estable demanda de autos en los Estados Unidos, y a su vez, por el impacto

generado por los acontecimientos en Japón en el mes de abril, cuando varias plantas de producción fueron afectadas por una explosión.

Como nota de interés, durante este año se registraron 10 tránsitos neopanamax (Nippon Yusen Kaisha, Wallenius Wilhelmsen Logistics, Glovis y Hoegh) de los cuales uno de ellos, el Hoegh Target, es considerado el tipo de buque de portavehículos de mayor capacidad en el mundo.

**El Hoegh
Target tiene
capacidad para
8,500 vehículos.**



El banano se mantiene como la principal mercadería transportada en buques de carga refrigerada.

SEGMENTO DE BUQUES DE CARGA REFRIGERADA

Durante el año fiscal 2016, el segmento de buques de carga refrigerada registró un total de 948 tránsitos a través del Canal de Panamá, 8.8 millones de toneladas CP/SUAB, 90,447 TEU transportados sobre cubierta y una recaudación de B/.45 millones en ingresos por peajes. Al contrastar las cifras del cierre del año fiscal 2016 con los resultados del año fiscal 2015, se registra una reducción de 15 tránsitos, lo cual no impidió que el volumen de toneladas facturables aumentara un 0.5 por ciento. A pesar de la disminución de 9.1 por ciento en los TEU cargados sobre cubierta, se obtuvieron ingresos por peajes similares al año fiscal 2015, con una variación mínima de 0.3 por ciento más, producto de la implementación de la nueva estructura de peajes a partir de abril de 2016.

El banano se mantiene como la principal mercadería transportada en buques de carga refrigerada a través del Canal de Panamá con 1.8 millones de toneladas largas de banano transportadas, lo que representa un 54.4 por ciento de la carga movilizada. Es importante señalar que el 92.3 por ciento del banano transportado tuvo como origen la costa oeste de Suramérica con destino a Europa.

El comportamiento hacia la baja del segmento de buques de carga refrigerada registrado durante este año se debe a varios factores, entre ellos el fenómeno de El Niño y otros embates climatológicos que afectaron a los países productores suramericanos, la migración de la carga perecedera de buques refrigerados convencionales hacia buques portacontenedores con alta capacidad refrigerada; ésta última evidenciada por la introducción de servicios de línea con alta capacidad refrigerada, que sirven en la ruta costa oeste de Suramérica y Europa, ruta de mayor relevancia para el segmento. Otro factor contribuyente a la baja de este segmento ha sido la caída en el precio del crudo que ha causado repercusiones económicas en Rusia, el principal importador de banano ecuatoriano, lo cual desde el año pasado ha impactado la demanda de productos perecederos.

Aunado a esto, la flota de buques refrigerados convencionales es antigua y poco eficiente en el consumo de combustible, por lo que se le hace difícil competir con los buques portacontenedores a pesar de la ventaja que ofrecen en la entrega expedita de las mercaderías. Por último, el fortalecimiento de otras fuentes alternas de abastecimiento de banano, principal mercadería transportada en este segmento, que no requieren el tránsito por el Canal de Panamá, también ha contribuido al decrecimiento del segmento.

213

TRÁNSITOS

208,703

PASAJEROS

B/.37.2

MILLONES EN PEAJES

SEGMENTO DE BUQUES

Durante la temporada de cruceros 2015-2016, el tráfico de buques de pasajeros experimentó un desempeño por encima del período anterior. El segmento reportó un total de 213 tránsitos (169 completos y 44 parciales), 5 tránsitos adicionales a los 208 del año fiscal anterior (171 completos y 37 parciales). Por su parte, el número de pasajeros registrados fue 208,703, un 1.2 por ciento por encima de los 206,171 registrados durante el año fiscal 2015. Con respecto a los ingresos, se recaudaron B/.37.2 millones en peajes, lo que representó una variación positiva de 0.4 por ciento con relación a los B/.37.1 millones del año fiscal anterior. Durante el año fiscal 2016, los buques que pagan por litera representaron el 70.6 por ciento del ingreso total del segmento, registrando 194,726 literas cobradas, una disminución de 17.6 por ciento o 41,568 literas en comparación con el año anterior. Esta disminución se debió, principalmente, al cambio en el tipo de cobro de la embarcación Island Princess, producto de mejoras realizadas al buque, pasando de literas cobradas a tonelaje facturable.

Por otro lado, los buques que pagan por tonelaje facturable, los cuales representaron este año fiscal el 29.4 por ciento de los ingresos del segmento y el 61.0 por ciento de los tránsitos, registraron 2.5 millones de toneladas CP/SUAB, un 96.6 por ciento por encima del tonelaje registrado durante la temporada de cruceros 2014 – 2015.

Para esta temporada de cruceros, se contó con las líneas Princess Cruises, Holland America Line, Celebrity Cruises y Norwegian Cruise Line, entre otras, las cuales cumplieron con su travesía por el Canal, realizando tránsitos parciales y completos, partiendo principalmente desde puertos en Florida, Estados Unidos. Igualmente, se contó con dos nuevos buques que transitaban por primera vez por el Canal, el Pearl Mist y el Nieuw Amsterdam, que transitaban el 16 de enero de 2016 y el 14 de abril de 2016, respectivamente.



OPERACIONES



LA OPERACIÓN DE LAS NUEVAS ESCLUSAS

El Cosco Shipping Panama, buque inaugural, de 299.98 metros de eslora y 48.25 metros de manga, llevaba a bordo 9,563 contenedores con destino a Corea del Sur. El 25 de julio de 2016, el buque con carga de LNG, Maran Gas Apollonia, se convirtió en el primer buque neopanamax de este tipo en transitar por el Canal de Panamá. Al cierre del año fiscal 2016 transitaron 224 buques neopanamax, de los cuales 144 fueron portacontenedores, 51 de LPG, 15 de LNG, 10 portavehículos, 3 tanqueros y 1 granelero.

En los primeros meses de operación del Canal ampliado no se registró ningún incidente que haya requerido una investigación. La operación exitosa es el resultado de una buena preparación. Previo al inicio de operaciones, se capacitaron a 1,687 trabajadores directamente involucrados en la operación del Canal ampliado, lo que representó 131.8 por ciento de la meta original, incluidos pasacables, prácticos y capitanes de remolcador. Además, se capacitó al personal de respuestas a emergencias y se implementó un plan de seguridad para el manejo de naves con LNG con el fin de garantizar el tránsito expedito y seguro por el Canal. Los prácticos y capitanes de remolcador se capacitaron en el Centro de Maniobras con Buques a Escala (CMBE), en el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR), por medio de tránsitos sin locomotoras en las esclusas originales y transitando a bordo del buque neopanamax alquilado, Baroque, en la esclusa de Agua Clara.

A partir de la inauguración de las nuevas esclusas, y con el propósito de mejorar la capacidad, se ha agilizado el proceso de asegurar al buque optimizando la cantidad de líneas utilizadas según las características del buque, así como la cantidad del personal a bordo del buque y en las esclusas. Igualmente, se han afinado las actividades de apertura de las compuertas de mar, el llenado y vaciado de las cámaras, la utilización de remolcadores durante la aproximación a las esclusas y el proceso mismo de esclusaje de los buques según sus características y condiciones de tránsito. Estas acciones han llevado a mejorar el tiempo de esclusaje, a la vez que han aumentado la seguridad de la operación.

Con la puesta en marcha del Canal ampliado se han realizado algunos cambios en el sistema de reservaciones de buque para incluir el servicio de reservación para los buques neopanamax y para brindar un mejor servicio a los clientes.

EN EL AF-2016 TRANSITARON

224	144	51	15	10
BUQUES NEOPANAMAX	PORTA- CONTENEDORES	LPG	LNG	PORTA- VEHÍCULOS

DESEMPEÑO EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

En este período transitaron 11,688 buques de alto calado sin incluir las embarcaciones pequeñas. Esto representa una disminución de 698 buques o 5.6 por ciento con respecto a los 12,386 del año fiscal 2015. De éstos, 8,322 fueron buques tamaño súper¹⁵, lo cual equivale a 651 tránsitos o 7.3 por ciento menos que los 8,973 del año fiscal 2015; mientras que 3,142 fueron buques tamaño regular¹⁶, lo que representa una disminución de 271 tránsitos o 7.9 por ciento en comparación a los 3,413 tránsitos del año fiscal 2015; y los 224 tránsitos restantes fueron de buques neopanamax. Las embarcaciones pequeñas tuvieron una reducción de 62 tránsitos (de 1,488 a 1,426) o 4.2 por ciento con respecto al año fiscal 2015.

El total de tránsitos, incluyendo las embarcaciones pequeñas, disminuyó en 760 (de 13,874 a 13,114) comparado con el año fiscal 2015. En cuanto a buques tamaño panamax¹⁷, transitaron 7,022, una disminución de 749 tránsitos o 9.6 por ciento comparado con los 7,771 del año fiscal 2015. Sin embargo, el segmento de quimiqueros registró un aumento significativo de 231 tránsitos adicionales. El tránsito de buques panamax representó el 60.1 por ciento de tránsitos de alto calado, comparado con el 62.7 por ciento del año fiscal 2015.

Un total de 330.4 millones de toneladas CP/SUAB transitó por el Canal, 10.4 millones menos que en el año fiscal 2015, con un costo operativo por tonelada de B/1.59,

superando la meta establecida de B/1.66. Además, el ingreso por peajes y otros servicios marítimos fue de B/2,364 millones, una disminución de 3.2 por ciento comparado con el año fiscal 2015. El factor determinante para esta diferencia fue el inicio de operaciones del Canal ampliado, pospuesto de abril a junio de 2016.

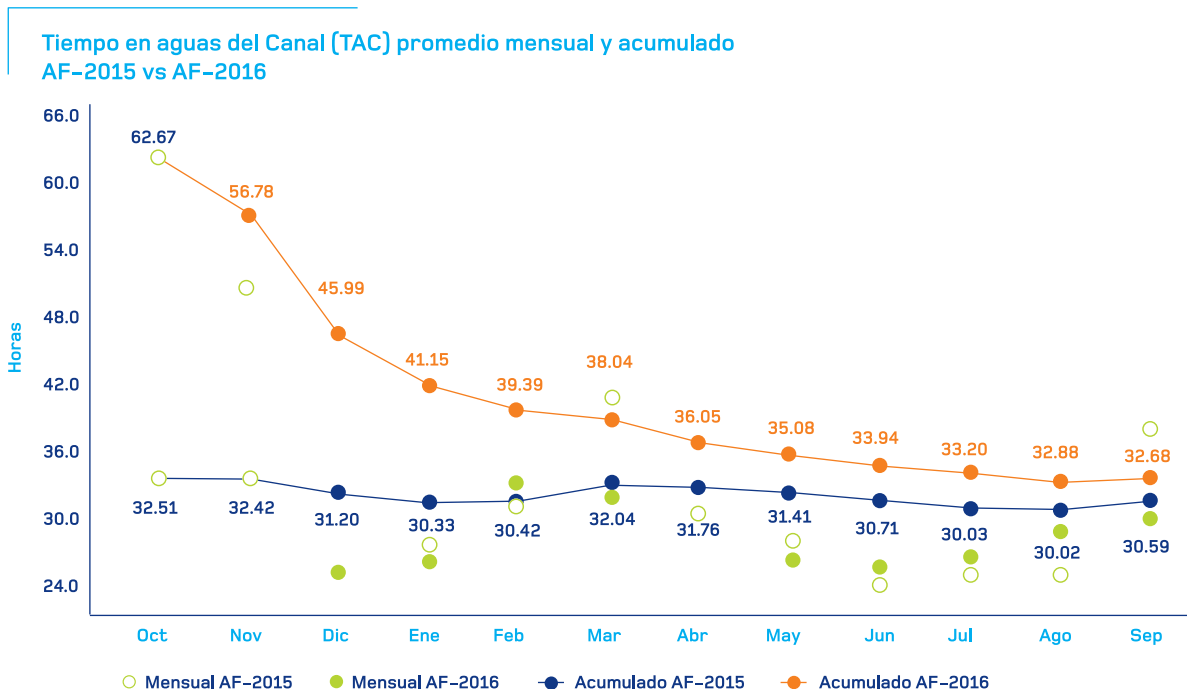
El porcentaje de toneladas CP/SUAB que cumplió con la expectativa de tiempo en aguas del Canal (TAC) para cada segmento de mercado, alcanzó el 83.36 por ciento, una mejora sobre el 81.76 por ciento observado en el año fiscal 2015.

Para mejorar el desempeño de la operación de practica y aumentar la seguridad en las operaciones, se adquirieron unidades de piloto portátil (PPU) y se capacitó a los prácticos en el uso de esta moderna herramienta que les permite contar con la más alta precisión de distancias entre el buque y los muros de las esclusas, lo cual se convierte en un apoyo importante durante el tránsito de buques y movimientos portuarios.

¹⁵ Se refiere a buques con manga igual o mayor a 91 pies.

¹⁶ Se refiere a buques con manga mayor a 91 pies.

¹⁷ Se refiere a buques con manga igual o mayor a 100 pies.



TIEMPO EN AGUAS DEL CANAL

El TAC, es el tiempo que transcurre desde que un buque se declara listo para transitar hasta que culmina su tránsito. En el año fiscal 2016 se registró un promedio de 32.68 horas, lo que equivale a 2.09 horas más que el promedio del año fiscal 2015 (30.59 horas). Los buques neopanamax, por su parte, registraron un TAC promedio de 17.92 horas. El TAC promedio para buques con reservación fue de 16.35 horas, ligeramente por debajo de las 16.72 horas del año fiscal 2015. El TAC promedio del año fiscal 2016 se vio afectado, principalmente, por las largas filas observadas durante los dos primeros meses del año fiscal como resultado del mantenimiento programado de esclusas ejecutado a finales del año fiscal 2015.

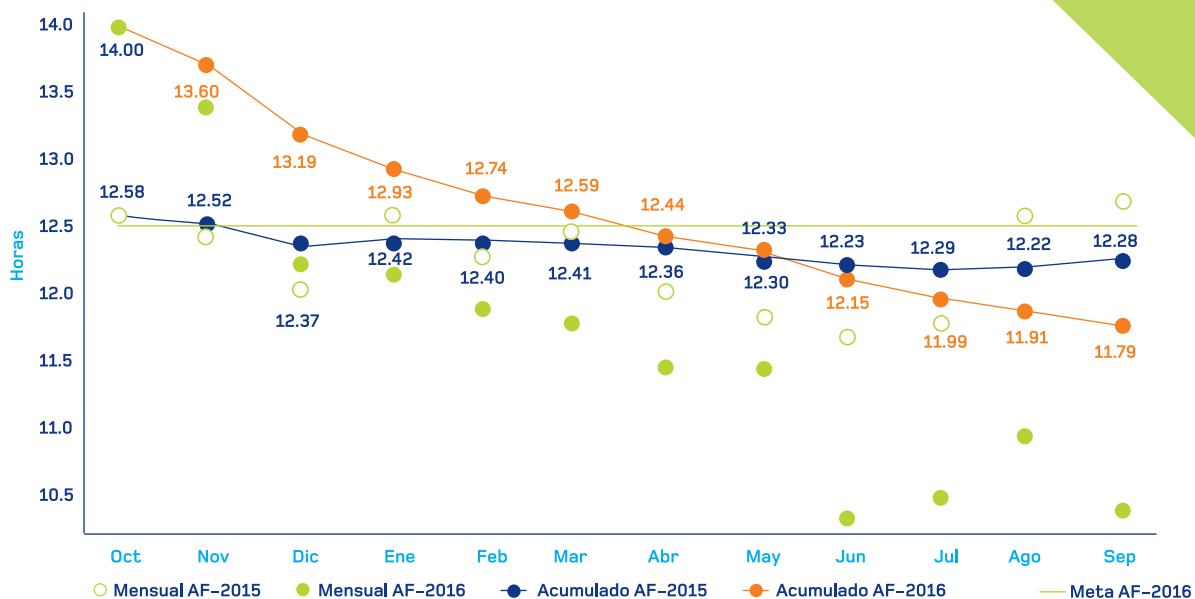
TIEMPO EN TRÁNSITO (TET)

El TET es el tiempo transcurrido entre el ingreso del buque a la primera esclusa hasta que culmina el último esclusaje. Al cierre del año fiscal se registró un promedio de 11.79 horas, lo que corresponde a 0.47 horas menos que las 12.26 horas registradas en el año fiscal 2015. Los buques neopanamax, por su parte, registraron un TET promedio de 11.91 horas. El TET promedio del año fiscal 2016 se vio afectado, igualmente por las extensas filas observadas durante los dos primeros meses del año fiscal, durante los cuales las naves tuvieron que pasar más tiempo en los fondeaderos y atracaderos.



Tiempo en tránsito
0.47 horas menos
que el AF-2015.

Tiempo en tránsito (TET) promedio mensual y acumulado
AF-2015 vs AF-2016



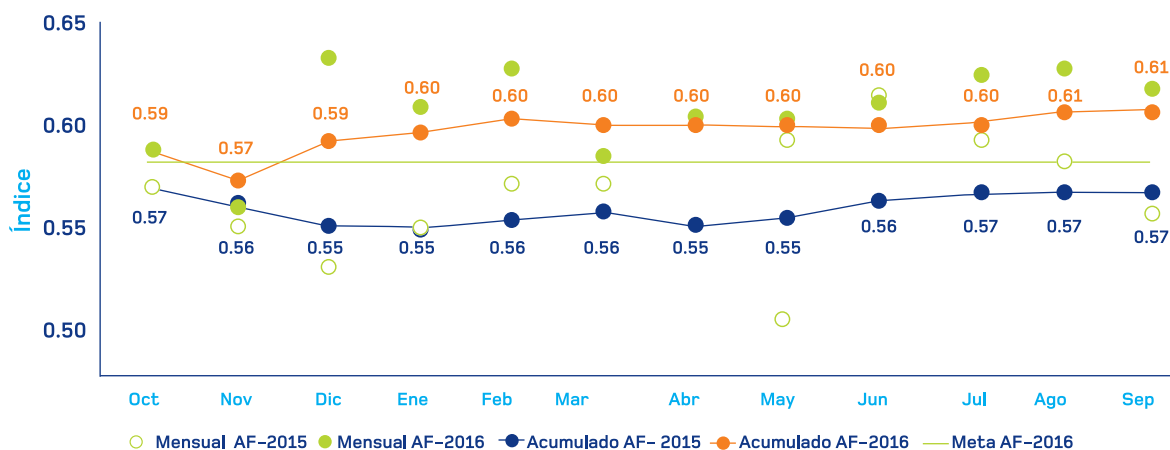


SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

En el año fiscal 2016 se estableció, sobre la base del Índice de Satisfacción al Cliente, un nuevo índice para medir el cumplimiento con las expectativas del cliente, tomando en cuenta nuevos elementos. El nuevo índice se denomina “Excelencia en la Satisfacción del Cliente”. Para este período se estableció la meta de 0.58 y la misma se superó con un resultado de 0.61. Este año se resaltó la importancia del talento humano para las organizaciones que prestan el servicio como un producto, realizando actividades en la semana posterior a la inauguración del Canal ampliado para motivar al personal a brindar servicios de excelencia, además de una conferencia motivacional para promover el compromiso con la excelencia y celebrar el primer mes de operación del Canal ampliado.

Se entregaron 100 placas de reconocimiento a los buques que transitaron por primera vez en el Canal, para agradecerles la selección de la ruta comercial por el Canal de Panamá. En adición, se realizó un taller con altos ejecutivos de agencias y líneas navieras para intercambiar ideas, aclarar dudas y explicar temas relacionados con la operación, previo a la apertura del Canal ampliado. En la semana de servicio al cliente se entregaron a los buques en tránsito 253 placas conmemorativas a la inauguración del Canal ampliado. Además, se continuó con la entrega de licencias de piloto honorario a los capitanes de buques que alcanzaron la edad de jubilación. Para representar al Canal en la entrega de las placas se distinguió a personal con alto compromiso en la satisfacción del cliente.

Índice de excelencia en la satisfacción del cliente
Mensual y acumulado AF-2015 vs AF-2016



PROGRAMA DE AMPLIACIÓN

1.73

Mm³ DRAGADOS

B/.22.7

MILLONES EN COSTOS

SERVICIOS DE DRAGADO

En este periodo, se completaron los trabajos de dragado del Programa de Ampliación en el tapón sur del Atlántico, el tapón norte del Pacífico y las bordadas del canal de acceso del Pacífico para la apertura del Canal ampliado. El volumen total removido en estos proyectos fue de 1.73 millones de metros cúbicos, a un costo de B/.22.7 millones. Se completó también la instalación de las torres de enfilamiento del proyecto de enderezamiento y ensanche del corte Culebra.

Se ejecutó el desbroce submarino de los troncos sumergidos como parte del proyecto del fondeadero de Peña Blanca, el cual permitió la habilitación y utilización inmediata de tres áreas de fondeo para buques neopanamax y un área para buques panamax. Se entregaron también tres sectores del proyecto de ensanche de las bordadas al norte de Bas Obispo, completando 3.03 kilómetros del total de 7.74 kilómetros de extensión, lo que resultó en un volumen total removido de 2.56 millones de metros cúbicos, a un costo de B/.29.97 millones. Además, se realizaron otros trabajos de dragado en el muelle de combustible de Miraflores, en las estaciones del ferry y en la ampliación del muelle de lanchas en el lago Miraflores.

MANTENIMIENTO

Con la finalidad de tener una alta disponibilidad de los equipos necesarios para la operación del Canal ampliado, se realizó el reacondicionamiento (carenado) de nueve remolcadores, de las grúas flotantes Oceanus y Goliath, de 21 lanchas y de la compuerta de estanco o Caisson No. 2. Se reactivó la flota de reserva poniendo en operación 10 remolcadores. Se cumplió con el 100 por ciento de las certificaciones de los remolcadores y lanchas con vencimiento al 30 de agosto de 2016 y con el 100 por ciento de la inspecciones intermedias de 2.5 años que tenían su vencimiento antes del cierre del año fiscal. Para cumplir con el cronograma de atención de los remolcadores y lanchas, recursos indispensables para la operación del Canal, se realizaron 91 trabajos de mantenimiento preventivo programados en remolcadores, además de reparar 5 remolcadores con daños operativos mayores, lo que conllevó a realizar operaciones de triple



Se cumplió con el 100% de las certificaciones de los remolcadores y lanchas al 30 de agosto de 2016.

MANTENIMIENTOS DE REMOLCADORES

91

PREVENTIVOS

9

CARENADOS

5

REPARACIONES
MAYORES

varado en el dique seco en 2 ocasiones diferentes. Las operaciones de triple varado fueron las primeras en más de 20 años y las primeras que involucraron una maniobra tan complicada, dada la configuración de las unidades de propulsión de estas modernas naves.

Para los vehículos de transporte transístico de prácticos, equipos de emergencia, ambulancias y el resto de la flota de equipo rodante, se atendieron 10,138 órdenes de trabajo. Para el mantenimiento de las esclusas originales, se realizaron trabajos variados en las compuertas y se rehabilitaron 32 ejes de locomotoras. Se trabajó también en la inspección y rehabilitación de las compuertas de los vertederos de Miraflores y Gatún.

Como parte del programa de reacondicionamiento de equipo sumergido de las esclusas originales, se ejecutaron 13 cierres de vía de menos de 4 horas de duración, 12 de 4 a 12 horas, y 9 de 1 a 5 días de duración. En estos cierres de esclusas, se removieron 11 compuertas y se instalaron 13, se cambiaron sellos de caucho en 34 compuertas, se removieron 4 rótulas inferiores y se reinstalaron 8, se instalaron platos de acero nuevos en la pared de 4 compuertas y se reemplazaron bujes de yugo y horquillas en otras 4. También se rehabilitaron 2 puentes vehiculares y 2 compuertas.

Como parte del programa de mantenimiento de riberas e infraestructuras, se repararon las socavaciones en la entrada noreste de la esclusa de Gatún y en el muro del ala suroeste de la esclusa de Pedro Miguel. En cuanto al programa de mantenimiento anual de carreteras y caminos, se pavimentó la vía de circunvalación a la esclusa de Agua Clara, se asfaltó el tramo de vía desde la carretera Thelma King a la escuela de buzos en Gatún, lo que ha agilizado el movimiento del personal del Canal y residentes de la Costa Abajo hacia y desde el poblado de Gatún. Además, se pavimentaron 1,162 metros cuadrados de la vía Summit – Gamboa y se rehabilitó la vía sobre el puente de Gamboa, en conjunto con la Unidad Administrativa de Bienes Revertidos (UABR).

DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

Se construyó en tiempo récord el CCME, para capacitar en sitio al personal, antes de la apertura del Canal ampliado. El centro cuenta con 15.5 hectáreas, 3.6 de área de capacitación, con un volumen de agua de 40,000 metros cúbicos y 2 lagos que están conectados por un cauce de navegación similar al corte Culebra. El lago en la parte norte es de 2.6 hectáreas, y en el sur de 0.7 hectárea. La longitud del corte Culebra es de 518 metros.

Como resultado de los proyectos de inversión ejecutados durante el año fiscal 2016, se remplazaron una serie de equipos necesarios para la operación y mantenimiento del Canal. Se destacan entre ellos: 5 lanchas de aluminio para el transporte del personal de operaciones, 1 lancha para la Unidad de Control y Respuesta a Contaminación, 16 vehículos para la movilización de prácticos, 6 vehículos para la movilización de la tripulación de remolcadores, 2 retroexcavadoras y 1 excavadora hidráulica para la Sección de Mantenimiento de Instalaciones y Obras Civiles, 1 elevador de plataforma, 1 camión para el despacho de combustible, 1 camión forestal, 2 grúas, y 22 vehículos para la Sección de Protección y Vigilancia.

Se completó la construcción del edificio para el mantenimiento y almacenaje de los carros de transferencia en el Astillero de Monte Esperanza, además de la instalación de las lonas en el dique seco. En la División de Dragado se completó la construcción de los edificios para encapsular la actividad de carenado y para el taller de soldadura, ambos edificios necesarios para las labores de mantenimiento de boyas, flotadores cilíndricos y diversas piezas de los equipos de dragado, además de la extensión del edificio 88 en el área de combustible.



Reacondicionamiento
de estructuras
sumergidas de las
esclusas originales.







**APORTANDO
VALOR**



CREATIVIDAD,
COMUNIDAD
Y VIRTUD

APORTANDO VALOR A NUESTROS CLIENTES, COLABORADORES, AMBIENTE Y SOCIEDAD

Para toda empresa altamente rentable es fundamental mantener sus márgenes de utilidad. Pero el verdadero objetivo de una empresa es servir a sus clientes, creando valor y riquezas a sus accionistas. Existen tres rasgos fundamentales para que las empresas modernas sean exitosas: la creatividad, la interacción activa con la comunidad y las virtudes¹⁸.

El primer rasgo, la creatividad, se demuestra en la empresa a través del conocimiento que se tiene, para identificar las necesidades de sus clientes. En el Canal se promueven proyectos de diversificación tales como el Puerto de Corozal, la terminal RoRo y el desarrollo del Parque Logístico del lado oeste, no solo porque son iniciativas altamente rentables y sostenibles, sino también porque responden a necesidades puntuales de los clientes. Para ser más eficientes y poder llevar sus productos a costos más competitivos y a más destinos, necesitan hacer trasbordos en Panamá. Esta necesidad se atiende por medio del conocimiento y la inteligencia de negocios, ofreciendo soluciones que aporten valor.

El Canal aporta valor a sus clientes y a la sociedad en general al reducir el costo unitario de la carga transportada y con ello el precio de los bienes, ya que los buques neopanamax, pueden llevar hasta 3.24 veces más carga que los buques panamax. Estos beneficios no se circunscriben a la carga contenerizada. Como ejemplo, los mercados de energía también están en posición de ganar, al poder usar el Canal de Panamá para conectar la producción de LNG, propano y petróleo que se genera en el golfo de México con los países consumidores de estos bienes en el noreste asiático, con precios menores al de rutas alternas.

El segundo rasgo, la comunidad, se ve en toda empresa que requiere de funciones y roles importantes para cumplir sus metas ya que no se puede pretender trabajar aisladamente para lograrlas. La gente y las empresas necesitan por naturaleza ser parte de una comunidad. Como parte del desarrollo de la comunidad de trabajadores canaleros, este año se logró acordar nuevas convenciones colectivas alcanzando el 97% de los empleados cubiertos por las mismas, asegurando

que los trabajadores gocen de condiciones de trabajo y salarios acordes con los más altos estándares a nivel mundial. Además, la visión del Canal de Panamá, como miembro de la comunidad mundial, es ser “líder en conectividad global e impulsor del progreso de Panamá”, liderando en diferentes ámbitos y facetas del desarrollo económico nacional e internacional tales como negocio marítimo, desarrollo logístico nacional y de la región, y en temas ambientales e hídricos. Como parte de la comunidad panameña, si se impulsan actividades que creen más ingresos y más trabajo, se estará en el camino correcto. Así los panameños pueden optar por nuevas oportunidades que les permitan mejorar su calidad de vida.

El tercer rasgo, la virtud, permite que todo lo que la empresa se proponga se haga bajo un marco de ética y transparencia, que por lo general redunde en éxito y beneficios sostenibles. La misión del Canal indica que es un deber “contribuir de forma sostenible a la prosperidad de Panamá”. Para lograrlo, se realiza el trabajo de forma transparente, ética y con conciencia socioambiental. El Canal contribuye a la salud del planeta al permitir el paso de buques más grandes y más eficientes reduciendo la huella de carbono de las navieras que se privilegian de esta ruta. De hecho, se espera que en los primeros 10 años de operación del Canal ampliado, se reduzcan las emisiones de CO₂ en aproximadamente 160 millones de toneladas.

Este año, como hito trascendental de la historia del istmo de Panamá, se culminó e inauguró el Canal ampliado, obra que sin duda constituye una de las más retadoras y emblemáticas que haya realizado la nación panameña. El Canal mira hoy hacia el futuro con más optimismo que nunca, porque ha podido comprobar que gracias a la planificación y la ejecución, trabajando con un equipo humano capaz y ético, se pueden lograr grandes hazañas. Culminada la ampliación, el Canal se aboca a planificar y desarrollar nuevos proyectos que complementen al Canal ampliado. Cuando el Canal crece, Panamá crece.

¹⁸ Así lo analizó el Papa Juan Pablo II en su encíclica de 1991 sobre la Ética de la Empresa Moderna.



**NUEVOS
NEGOCIOS**

13,000

BUQUES TRANSITAN
POR AÑO

NUEVOS NEGOCIOS

El desarrollo de oportunidades de negocios con potencial de añadir valor a la ruta y generar ingresos adicionales es parte de los principales objetivos estratégicos del Canal. La organización busca impulsar desarrollos comerciales sobre terrenos que forman parte del patrimonio del Canal, ubicados a lo largo de la vía interoceánica por la cual transitan más de 13,000 buques por año, a través de modelos de concesiones para el desarrollo de infraestructuras portuarias, complejos logísticos y servicios de valor agregado a la carga que permitan posicionar a Panamá como centro logístico global, con conectividad marítima y aérea. Promover el desarrollo de

infraestructura moderna será un atractivo adicional para que empresas consideren a Panamá como sitio ideal para almacenaje, operaciones de servicio y redistribución a la región. La debida implementación de los planes permitirá que las empresas puedan especializar sus cadenas de suministro al máximo utilizando la plataforma logística de Panamá.

La organización busca impulsar desarrollos comerciales sobre terrenos que forman parte del patrimonio del Canal.



EL CANAL HA IDENTIFICADO UNA SERIE DE OPORTUNIDADES COMERCIALES QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

TERMINAL DE TRASBORDO DE CONTENEDORES EN EL ÁREA DE COROZAL

Este proyecto surge de la necesidad de contar con mayor capacidad para el trasbordo de carga en el área del Pacífico del Canal. Aproximadamente un 80 por ciento de los buques portacontenedores que transitan también usan facilidades portuarias en Panamá. Este puerto aportará una mayor capacidad portuaria, requerida por las líneas navieras en el sector Pacífico. Esta nueva terminal será construida en un área de aproximadamente 120 hectáreas de terreno bajo patrimonio del Canal. Durante el año fiscal 2016, la Junta Directiva del Canal de Panamá autorizó proceder con la precalificación para el puerto de Corozal, en donde resultaron precalificados cuatro operadores portuarios: APM Terminals B.V. (Holanda); Terminal Link (Francia); PSA International Pte., Ltd (Singapur); y Terminal Investment Limited, S.A. (Holanda). Luego, en septiembre de 2016, la Junta Directiva aprobó continuar con la publicación del pliego de cargos para el

diseño, construcción, operación y mantenimiento de la terminal de contenedores en Corozal.

TERMINAL ROLL-ON/ROLL-OFF EN EL ÁREA DE VELÁSQUEZ

Este proyecto satisface la necesidad de la industria de contar con una terminal dedicada para el manejo de vehículos y equipo pesado en Panamá, lo que permitirá ofrecer un mejor servicio a los clientes sin tener que competir con la carga contenerizada en los puertos actuales. Esta terminal tendría capacidad para recibir buques con carga rodada como automóviles, buses, y equipos pesados. El estudio de factibilidad ya fue completado y se están desarrollando estudios técnicos complementarios. Se tiene programado, para inicios del año fiscal 2017, presentar a la Junta Directiva el mejor modelo de negocio para la concesión de esta terminal portuaria dedicada para vehículos (RoRo).

La terminal RoRo tendría capacidad para recibir buques con carga rodada como automóviles, buses, y equipos pesados.





Este plan tiene entre sus objetivos fomentar el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado.

PLAN MAESTRO DE 1,200 HECTÁREAS

Durante el año fiscal 2016, la Sección de Desarrollo Comercial de la Vicepresidencia Ejecutiva de Planificación y Desarrollo Comercial ejecutó el estudio denominado Plan Maestro para el Desarrollo de las 1,200 Hectáreas, el cual generó el concepto-guía para este proyecto. Este estudio busca añadir valor a la tierra a través del desarrollo de actividades comerciales tales como: centros de distribución, bodegas, centros de procesamiento, ensamblaje liviano, terminales dedicadas de barcasas o RoRo, producción de energía y parques de negocios, todo dentro de un complejo integrado y desarrollado de manera sostenible.

1,200

HECTÁREAS PARA DESARROLLO DE ACTIVIDADES COMERCIALES

PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE CARGA DE LA ZONA INTEROCEÁNICA DEL CANAL DE PANAMÁ

Este plan tiene entre sus objetivos considerar las inversiones, iniciativas y proyectos en infraestructura de transporte y usos potenciales de suelos logísticos en la Zona Interoceánica del Canal de Panamá para realizar recomendaciones a corto, mediano y largo plazo en este tema y fomentar el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado, capitalizando las ventajas competitivas de Panamá. Igualmente, busca identificar la manera en que se puedan potenciar los activos logísticos existentes y mejorar su interconectividad para que puedan generar importantes efectos de sinergia en todo el conglomerado logístico.



**CAPITAL
HUMANO**

7,729 | **2,207**
PERMANENTES | TEMPORALES

CAPITAL HUMANO

La combinación de talento y compromiso de los profesionales que trabajan en el Canal de Panamá, constituye uno de los pilares del éxito de la empresa. La gestión del capital humano tiene como eje central al trabajador, como persona integral, única, dinámica, responsable, capaz de transformar su propia realidad y la del mundo que lo rodea. Es por esto que dentro de las prioridades estratégicas, está la de fomentar el desarrollo profesional de todos los empleados, junto con la gestión transversal del talento en un marco que garantice la igualdad de oportunidades sobre la base del mérito, la construcción de una cultura organizacional y un clima de trabajo donde todos los colaboradores se puedan desarrollar profesional y personalmente.

Gracias al compromiso de un equipo de trabajo que siente pasión por el Canal, la organización es una empresa moderna, dinámica, vibrante y altamente generadora de valor. Son las personas que integran los equipos de trabajo los principales pilares de la organización y sin duda alguna, los responsables del éxito que este año se consolidó con la inauguración y el inicio de operaciones del Canal ampliado.

EL EQUIPO

Al 30 de septiembre de 2016, el Canal contaba con una fuerza laboral de 7,729 empleados permanentes y 2,207 temporales. Un total de 9,936 colaboradores, 13 por ciento de mujeres y un 87 por ciento de hombres.

Se ha mantenido una tasa de rotación de cuatro por ciento, como resultado de la puesta en marcha del Programa de Incentivo por Retiro Voluntario (IRV), que ha facilitado la movilidad y el recambio generacional en la empresa.

Capital humano

	AF-2014	AF-2015	AF-2016
Permanentes	8,079	7,837	7,729
Temporales	1,937	2,089	2,207
Total	10,016	9,926	9,936

Tasa de rotación

	AF-2013	AF-2014	AF-2015	AF-2016
Tasa de rotación	6.1%*	3.8%	4.0%	4.0%

*Entrada en vigencia del Programa de Incentivo por Retiro Voluntario (IRV).

Edad promedio

Edad promedio de permanentes	49 años
Edad promedio de temporales	37 años

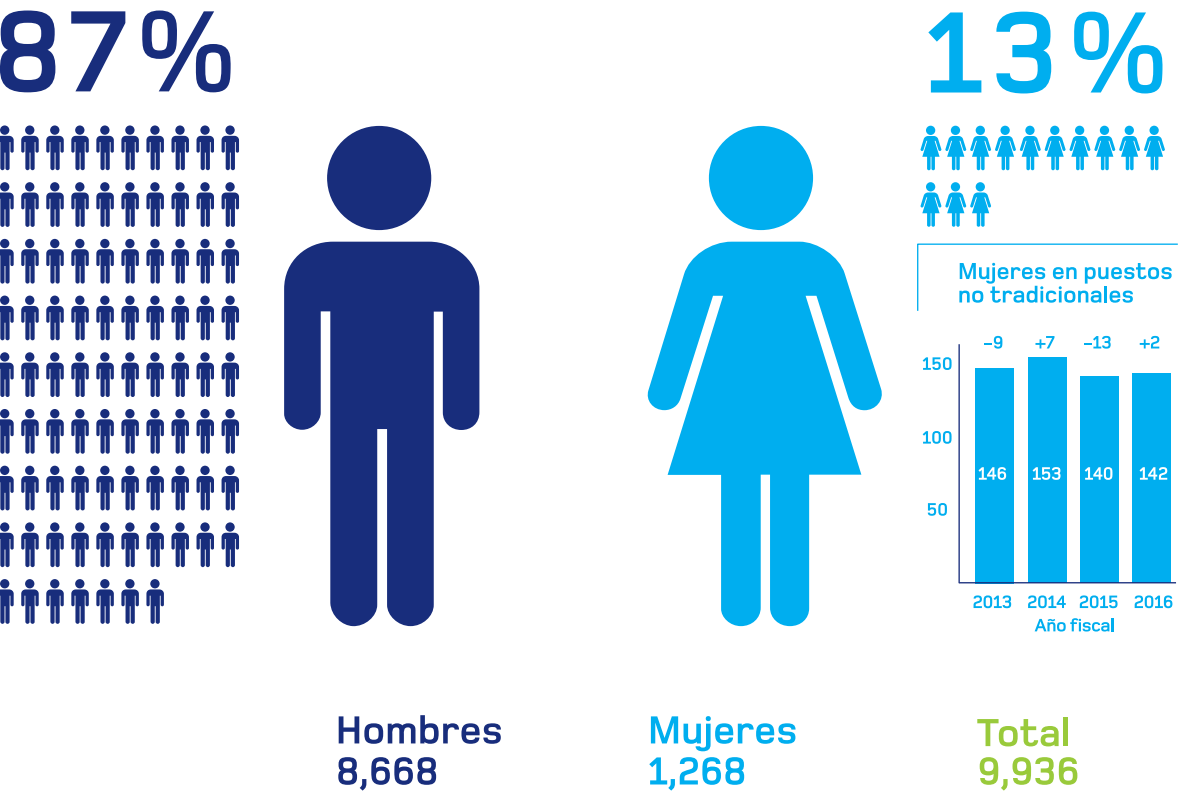
IGUALDAD Y NO DISCRIMINACIÓN

La igualdad de oportunidades, la diversidad y la equidad de género son principios ineludibles en la gestión de gente en el Canal. Se contratan a los mejores candidatos disponibles para el puesto que van a desempeñar, en igualdad de condiciones, con independencia de su género y sobre la base de un sistema de mérito.

Un 13 por ciento de la fuerza laboral equivale a la dotación femenina, de cuyo porcentaje 161 mujeres ocupan puestos de dirección y mandos medios (ejecutivas, gerentes y supervisoras), cifra que muestra un aumento

de 4 por ciento con relación al año fiscal 2015. Se destaca el hecho de que fue una mujer quien lideró el Programa de Ampliación del Canal. De igual manera, 1.4 por ciento de la fuerza laboral está constituido por mujeres que trabajan en ocupaciones desempeñadas tradicionalmente por hombres. El Canal también cuenta con hombres en puestos no tradicionales para ellos, como son los de Especialista de Recursos Humanos en Sitio y Enfermero.

Empleados por género



Puesto de supervisión	AF-2014	AF-2015	AF-2016	AF-2014	AF-2015	AF-2016	AF-2014	AF-2015	AF-2016
Ejecutivos/gerentes	88	82	82	32	35	35	120	117	117
Supervisores/líderes	918	880	864	120	120	124	1,038	1,000	988
No supervisa	7,696	7,649	7,712	1,162	1,147	1,107	8,858	8,796	8,819
Reporta a gerente ejecutivo		11	10		2	2		13	12
Subtotal	8,702	8,622	8,668	1,314	1,304	1,268	10,016	9,926	9,936

161

MUJERES EN PUESTOS DE DIRECCIÓN Y MANDOS MEDIOS

Se promueve el desempeño y la productividad de la fuerza laboral a través del sistema de mérito, la excelencia en los procesos, y los resultados de la empresa. Se observa que la fuerza laboral del Canal tiene representación de panameños de las distintas provincias del país. El 83 por ciento de la fuerza laboral está constituida por panameños de las provincias de Panamá y Colón, 16.8 por ciento representan a panameños que provienen del interior del país, inclusive de la Comarca Guna Yala y población indígena del Darién. Solo un 0.2 por ciento son trabajadores extranjeros que formaban parte de la fuerza laboral antes de la transferencia del Canal a manos panameñas.

Se destaca que fue una mujer quien lideró el Programa de Ampliación del Canal.

Empleados por lugar de origen

	Permanente	Temporal	Total
Bocas del Toro	88	14	102
Chiriquí	411	103	514
Coclé	166	54	220
Colón	2,162	615	2,777
Comarca Guna Yala	7	9	16
Darién	84	26	110
Darién – población indígena	1	0	1
Extranjeros	17	0	17
Herrera	121	39	160
Los Santos	123	21	144
Naturalizado	31	3	34
Panameño nacido en el extranjero	99	17	116
Panamá	4,245	1,243	5,488
Veraguas	174	63	237
Totales	7,729	2,207	9,936



542

LÍDERES ASISTIERON AL PROGRAMA DE LIDERAZGO

DESARROLLO DE LAS PERSONAS

La gestión efectiva del capital humano se basa en la constante actualización de conocimientos y valores que se ponen en práctica diariamente en su entorno laboral. Los procesos sistemáticos permiten mejorar los flujos de transferencia y uso de conocimiento en la organización, y constituyen una base esencial para lograr las ventajas competitivas sostenibles y el desarrollo integral de las personas.

La Vicepresidencia Ejecutiva de Recursos Humanos se enfoca en el desarrollo de una fuerza laboral motivada y orgullosa de pertenecer a una empresa líder a nivel nacional e internacional, por lo que identifica las oportunidades de progreso de la gente para que tengan las capacidades necesarias que les permitan cumplir exitosamente la ejecución de sus funciones, así como contribuir con su propio crecimiento.

A través del Programa de Liderazgo, además de formar líderes de alto nivel, se cuenta con un modelo que permite la actualización de las competencias requeridas para hacer frente a los desafíos estratégicos del Canal de Panamá. El perfil definido de liderazgo aborda el desarrollo y fortalecimiento de las capacidades necesarias

para cumplir con los objetivos de la empresa. El enfoque durante el año fiscal 2016 estuvo en el desarrollo de las competencias distintivas que les permiten desempeñarse con excelencia y orientación a los resultados, así como con responsabilidad y compromiso.

De igual manera, se trabajó en el mejoramiento de la comunicación y negociación, colaboración y trabajo en equipo, desarrollo de sí mismo y de otros, como premisas clave para asumir los desafíos que traerán los nuevos modelos de negocio de conformidad con la evolución de la visión y misión del Canal, que se comunicó en este año fiscal. Un total de 542 líderes asistieron al Programa. Se espera para el año fiscal 2017 que el enfoque esté en el trabajo en el contexto del negocio y orientación estratégica, innovación y creatividad, así como en las herramientas necesarias para ejercer un liderazgo movilizador y transformador.

Este año se impulsó la institucionalización del modelo y proceso de gestión de talento, que busca asegurar la disponibilidad de profesionales de alto desempeño y potencial gerencial que puedan dar continuidad a la estrategia del negocio en el mediano y largo plazo.

Este año se impulsó la institucionalización del modelo y proceso de gestión de talento.





25,555 instancias
de capacitación
en las áreas
marítimas, industrial
y de seguridad.

En este proceso, se destacan la identificación, evaluación y generación de planes de desarrollo para sucesores de los cargos estratégicos en la empresa.

Durante el año fiscal 2016, se continuó con la formación de prácticos y capitanes de remolcador, la cual cuenta con modelos matemáticos actualizados que integran segmentos del Canal ampliado con las nuevas esclusas, cauces de navegación, y corte Culebra para garantizar el funcionamiento del Canal. Para reforzar el aprendizaje y hacerlo más vivencial, se estableció el CMBE en Summit, el cual representa una instalación clave que garantiza una formación de excelencia para este personal fundamental en la operación 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. El programa Panamá Crece, diseñado para la formación de jóvenes universitarios en áreas críticas para el Canal de Panamá, a la vez que contribuye con la formación del recurso humano del país, este año tuvo una participación de 42 estudiantes. Los de Desarrollo Técnico Artesanal (PDT) y Movilidad Ascendente (PMA) dirigidos a personal con una base de experiencia, contaron con 46 participantes. Así mismo el desarrollo de las áreas marítima, industrial y de seguridad concluyó el año con 25,555 instancias de capacitación.



Como parte de las diferentes estrategias de formación bajo el concepto de Universidad Corporativa, durante el año fiscal 2016 se continuó potenciando el aula virtual, herramienta que promueve el autodesarrollo de la fuerza laboral. La misma representa una modalidad

que responde a las tendencias globales en materia de capacitación empresarial; mediante cursos virtuales, se puede tener un mayor alcance y uniformidad en la formación.

Programas de movilidad ascendente y de desarrollo técnico (PMA / PDT)

Participantes que finalizaron en el AF-2016

Oficios		Iniciaron AF-2014	Iniciaron AF-2015
Electricista	MG-10	15	
Electricista de Planta de Generación Eléctrica	MG-10		1
Electricista de Alto Voltaje	MG-10		2
Mecánico de Equipo Industrial	MG-10	12	1
Mecánico en Sistema de Generación Eléctrica	MG-10		1
Operador de Plantas de Generación Eléctrica	PB-07		5
Operador Principal de Estaciones Hidroeléctrica y Gen.	PB-08		4
Operador de Lanchas	MG-09		5
Totales		27	19

Programa Panamá Crece

Áreas de formación	AF-2012	AF-2013	AF-2014	AF-2015	AF-2016
Electrónica y telecomunicaciones	11	7	9		7
Electricidad	18	18	19	21	11
Mecánica y metal-mecánica	19				
Mecánica		30	23	21	12
Metal-mecánica			13	4	12
Aparejos y construcción civil		3			
Totales	48	58	64	46	42
216					

Áreas de desarrollo

Área	AF-2013	AF-2014	AF-2015	AF-2016
Capacitación marítima	2,993	2,399	2,708	2,219
Capacitación industrial y de seguridad	10,942	10,295	7,594	12,613
Capacitación de desarrollo profesional	14,552	11,533	10,945	10,723
Totales	28,487	24,227	21,247	25,555



En el AF-2016 se realizó el Primer Foro de Ética y Transparencia del Canal de Panamá.

UNA GESTIÓN FUNDAMENTADA EN ÉTICA, VALORES Y TRANSPARENCIA

La gestión del Canal de Panamá se fundamenta en sólidos valores y principios éticos que promueven la transparencia e integridad, temas de suma relevancia que constituyen elementos transversales que están intrínsecos dentro de la organización y la cultura organizacional.

El Canal está comprometido con cada uno de sus grupos de interés, y vela por una gestión responsable, confiable y transparente, en estricto apego a la ley y a los reglamentos.

El Programa Anual de Ética y Valores del Canal de Panamá consta de dos componentes principales: comunicación y capacitación, cada uno de los cuales incluye diversas iniciativas dirigidas a sensibilizar y fomentar en la fuerza laboral la vida en valores y una conducta coherente y honesta.

En el año fiscal 2016 se realizó el "Primer Foro de Ética y Transparencia del Canal de Panamá: compartiendo

mejores prácticas en ética e integridad empresarial". El foro estuvo dirigido a los empleados de la organización e incluyó temas relevantes como el manejo de conflictos de interés, la credibilidad empresarial, la ética en el uso de las redes sociales y el rol del líder en la cultura de ética y cumplimiento organizacional, en el cual participaron distinguidos expositores nacionales e internacionales, así como respetados líderes de empresas ícono de Panamá.

La credibilidad y confianza que ha construido el Canal de Panamá ha resultado, entre otras cosas, en que sea referente, modelo de buenas prácticas corporativas y meritorio de varios reconocimientos de ética y transparencia a nivel nacional e internacional. Por ello, el compromiso es la mejora continua y el fortalecimiento de la cultura organizacional bajo los más altos estándares éticos, para asegurar una permanente gestión impecable y transparente de rendición de cuentas al país y a todos los grupos de interés.

SEGURIDAD Y SALUD

En el Canal se trabaja constantemente en el control de los factores de riesgo, previniendo enfermedades, y fomentando prácticas saludables entre los empleados y su entorno. La organización cuenta con iniciativas y estrategias para la prevención y eliminación de fatalidades. Como mecanismos para la prevención de accidentes laborales, durante el año fiscal 2016 se lanzó un nuevo componente del Programa Siempre Alerta, Siempre Activo que consiste en una serie de videos que apelan a la emoción del colaborador para motivarle a utilizar siempre el equipo de seguridad requerido.

Indicadores

Indicador	AF-2014	AF-2015	AF-2016
Índice de severidad de accidentes (días promedio de ausencia por incapacidad)	23.37	19.79	15.77
Número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo	0	1	0

De igual manera, se continuó con los programas de capacitaciones, inspecciones y observaciones planeadas de tareas críticas, canales de comunicación abiertos, entre otros, para la generación de conciencia del colaborador en el uso de las herramientas adecuadas para administrar los riesgos a los que están expuestos día a día, debiendo permanentemente sostener y mejorar las medidas de prevención.

AHORRO PREVISIONAL VOLUNTARIO

En el Canal se continúa con la política de motivar el ahorro de manera que los colaboradores complementen su jubilación con el Programa de Ahorro Previsional Voluntario y así gocen de un mejor retiro. Para el año fiscal 2016 los ahorros de los trabajadores que se acogieron a esta iniciativa fueron de B/.6.2 millones.

Empleados por unidad negociadora

	Permanentes	Temporales	Total	%
Bomberos	66	15	81	1%
Capitanes y oficiales de cubierta	205	7	212	2%
Ingenieros marinos	146	58	204	2%
No profesionales	6,154	1,979	8,133	82%
Profesionales	175	13	188	2%
Prácticos	270	0	270	3%
Excluidos	713	135	848	8%
Total	7,729	2,207	9,936	100 %

RETIRO VOLUNTARIO

El Canal ofrece a sus trabajadores el pago de un beneficio al retirarse del trabajo al llegar a la edad establecida por la Caja de Seguro Social de Panamá (CSS) para recibir una pensión por jubilación. Se observó que al cierre del año fiscal 2016, un 77 por ciento de los trabajadores aceptan este beneficio al cumplir la edad regular de jubilación establecida por la CSS (57 años las mujeres y 62 años los hombres) y un 35 por ciento de los trabajadores aceptan el beneficio al cumplir la edad anticipada de jubilación (55 años las mujeres y 60 años los hombres).

RELACIONES LABORALES Y NEGOCIACIONES COLECTIVAS

El Canal de Panamá siempre se ha caracterizado por mantener e impulsar buenas prácticas laborales. El 92 por ciento de la fuerza laboral está cubierta por convenciones colectivas laborales.

El año fiscal 2016 cerró con acuerdos que dieron por finalizadas importantes negociaciones colectivas. La buena voluntad tanto de representantes de la administración, como de los representantes exclusivos de las unidades negociadoras de los No Profesionales, Profesionales, Capitanes y Oficiales de Cubierta y Prácticos, permitió instalar una nueva visión respecto a las negociaciones colectivas, acorde al momento y circunstancias de la empresa y la industria marítima, lo que facilitó asociar beneficios a productividad y así alcanzar exitosamente la aprobación de las cuatro convenciones colectivas que estaban siendo negociadas.

B/.6.2
MILLONES EN
AHORRO PREVISIONAL
VOLUNTARIO



92% de la fuerza
laboral fue cubierta por
nuevas convenciones
colectivas.



GESTIÓN AMBIENTAL

55%
 DE LA POBLACIÓN
 PANAMEÑA
 CONSUME AGUA
 DE LA CUENCA

GESTIÓN AMBIENTAL

El Canal gestiona los recursos ambientales en sus áreas de responsabilidad, las cuales comprenden la conservación y protección de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá y otras áreas vinculadas a su operación. Todas estas áreas se encuentran interrelacionadas, ya que los habitantes de ésta zona y el ciclo económico del negocio, dependen de los servicios ambientales que ofrece la cuenca, siendo su principal aporte, el proveer agua en calidad y cantidad suficiente para satisfacer la demanda de la población, asegurando una operación eficiente, segura y confiable.

El Canal de Panamá, fundamenta su gestión en un enfoque sistémico, que otorga valor al agua para el consumo humano y como soporte a la operación del Canal. Esta gestión incluye planes de eficiencia energética, modernización e incorporación de nuevas tecnologías que aumentarán la disponibilidad de energías renovables y firmes. El Canal une sus esfuerzos para minimizar los impactos del cambio climático, desarrollar planes de riesgo en comunidades e implementar la estrategia de La Ruta Verde, que durante este año ha enfatizado el reconocimiento de embarcaciones que transitan por el Canal y cumplen con altos estándares de eficiencia en sus operaciones.

Bajo este esquema la ruta por el Canal de Panamá, ha sido La Ruta Verde marítima mundial por excelencia, contribuyendo a un menor uso de combustible por unidad de carga transportada por los buques que la utilizan, reduciendo así las emisiones de CO₂ que hoy afectan significativamente la calidad ambiental del planeta.

Gracias a los programas de monitoreo frecuente, reforestación y a la implementación de incentivos económicos ambientales en las comunidades, se

ha logrado la recuperación de la cobertura boscosa mejorando las condiciones de vida de las personas que habitan en la cuenca. También se evidencia el cumplimiento de las normativas ambientales; además del fomento de una cultura de producción más limpia en sus operaciones, basada en el mejoramiento permanente de sus procesos de trabajo y bajo esquemas de sensibilización ambiental a los colaboradores, enfocado a las buenas prácticas ambientales.

La gestión científica de la calidad y cantidad de agua, reduce costos de potabilización, mientras que su monitoreo constante, asegura agua confiable para el consumo del 55 por ciento de la población panameña. A la vez se invierte en energías limpias, como el proyecto piloto de energía fotovoltaica en el lago Miraflores que aprovecha la luz solar.

La ruta por el Canal de Panamá, ha sido La Ruta Verde marítima mundial por excelencia.



Una cuenca verde para un Canal sostenible, es una premisa fundamental del Canal de Panamá.

CONSERVACIÓN DE LA CUENCA

Con fundamento en principios de corresponsabilidad con diferentes tipos de clientes, actores clave y grupos de interés, el Canal desarrolla una serie de iniciativas en la cuenca dirigidas a la preservación de los recursos naturales, enfatizando el recurso hídrico requerido para usos diversos; lo que convierte el agua en el insumo crítico con el cual el negocio del Canal aporta desarrollo humano y progreso al país.

Bajo esta mirada, cerca de 1.8 millones de panameños consumen agua que proviene de los reservorios de Gatún y Alhajuela. Este recurso hídrico también es usado para la generación eléctrica, lo que permite colocar dentro de la matriz energética nacional los excedentes en el mercado eléctrico ocasional, ayudando a regular los precios, generando bienestar en la población, además del valor de uso del agua para la operación del Canal de Panamá.

Una cuenca verde para un Canal sostenible, es una de las premisas fundamentales del Canal. El Canal de Panamá implementa sus iniciativas y enfoca sus acciones en la protección colaborativa de importantes recursos como el suelo, el bosque y la biodiversidad, a la vez que fortalece programas ambientales y sociales con las poblaciones vecinas y grupos de interés.

LA RUTA VERDE - INICIATIVAS VERDES

Importantes avances se registraron en relación a la estrategia La Ruta Verde, dentro de la cual se aprobó el Plan de Reconocimiento a los Clientes (PRC) que implementan buenas prácticas ambientales, además de mejoras en la eficiencia energética para contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. El buque Maran Gas Apollonia del cliente Shell International Trading & Shipping Company, fue el primero en recibir el reconocimiento ambiental Green Connection Award, por ser un buque con alto desempeño ambiental y por escoger el Canal de Panamá en lugar de otras rutas alternativas.

También se presentó ante la Organización Marítima Internacional el documento titulado “El aporte de La Ruta Verde del Canal de Panamá”, el cual fue discutido en el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 70). El Canal elaboró el Plan de Reducción de su Huella de Carbono a 10 años, que impactará positivamente en la reducción de emisiones en las operaciones del Canal de Panamá. Consecuente con esto, se logró la inclusión del Canal de Panamá dentro del “Environmental Ship Index (ESI)” iniciativa del International Association of Ports and Harbors.



CANAL DE PANAMÁ



Al 30 de septiembre de 2016 se han reconocido más de 20 embarcaciones por sus buenas prácticas ambientales y se ha desarrollado un módulo para contabilizar las emisiones de CO₂. para la industria marítima, el cual permitirá calcular científicamente las emisiones de CO₂. para rutas del comercio mundial que utilicen el Canal de Panamá.

En el marco del Programa de Control de Emisiones a la Atmósfera los resultados indican que los niveles de material particulado no sobrepasan lo estipulado en la Norma de Calidad del Aire del Canal (2610-EAC-109), al igual que los datos obtenidos para dióxido de nitrógeno (NO₂) y dióxido de azufre (SO₂).

Para el Programa de Monitorización de Emisiones de Fuentes Fijas, al evaluar los resultados para la planta termoeléctrica de Miraflores con el Decreto Ejecutivo No. 5 del 4 de febrero de 2009 (norma aplicable), se observa que las concentraciones de partículas totales, óxidos de nitrógeno (NO_x) y óxidos de azufre (SO_x) se encuentran en cumplimiento con los límites permisibles.

En cuanto al Programa de Monitoreo de Emisiones de Fuentes Móviles se realizaron mediciones a 300 vehículos (244 motor a gasolina y 56 motor a diésel) propiedad del Canal. Comparados los resultados obtenidos con los

límites permisibles del Decreto Ejecutivo No. 38 del 3 de junio de 2009, se observa para los vehículos a gasolina el 88 por ciento de cumplimiento con los límites de la normativa. El 100 por ciento de los vehículos diésel cumplió con el límite permisible.

En la actualidad, el Canal de Panamá lleva adelante un programa de titulación de tierras que otorga seguridad jurídica al campesino y facilita a los pequeños productores de las comunidades de la cuenca participar de programas ambientales verdes que otorgan incentivos económicos para que estos desarrollen formas de producción sostenibles. Estos programas proyectan la absorción de dos millones de toneladas de CO₂.

**Se han reconocido
más de 20
embarcaciones
por sus buenas
prácticas
ambientales.**

CATASTRO Y TITULACIÓN

El arraigo a la tierra es un valor fundamental de las poblaciones de la cuenca que merece ser respetado y honrado. En este sentido el Programa de Catastro y Titulación de Tierras mostró avances significativos ya que se logró hacer levantamientos catastrales de 7,736 hectáreas, de las cuales 6,535 fueron levantadas en el distrito de La Chorrera donde se generaron 601 predios y 1,201 hectáreas en el corregimiento de Salamanca de Colón, donde se generaron 326 predios.

Adicionalmente, se inscribieron en el Registro Público 903 títulos de propiedad, de los cuales 733 corresponden al distrito de Capira y 170 al distrito de La Chorrera. Se entregaron a los beneficiarios un total de 918 títulos de propiedad, de los cuales 829 corresponden al distrito de Capira y 89 al distrito de La Chorrera. El éxito de esta iniciativa ha facilitado la participación dentro del Programa de Incentivos Económicos Ambientales, a más de 1,200 beneficiarios directos.

Se entregaron un total de 918 títulos de propiedad, 829 en Capira y 89 el La Chorrera.



LEVANTAMIENTOS CATASTRALES

LA CHORRERA

6,535

LEVANTAMIENTOS
CATASTRALES

601

PREDIOS

7,736

HECTÁREAS
TOTALES

SALAMANCA EN COLÓN

1,201

LEVANTAMIENTOS
CATASTRALES

326


PREDIOS

PROGRAMA DE INCENTIVOS ECONÓMICOS AMBIENTALES

Bajo los preceptos que anteceden, el componente de protección y vigilancia de bosques del Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) entregó incentivos directos para la protección de 600 hectáreas de bosques en la cuenca.

Estos bosques se encuentran distribuidos en 87 fincas localizadas en las cuencas media y alta de los ríos Ciri y Trinidad, distrito de Capira, donde además se acondicionaron 50 nuevas hectáreas de bosques a este Programa. También se continuó con el establecimiento de 275 hectáreas de plantaciones, de las cuales 75 son de la modalidad agroforestal con café y cacao; 150 son de la modalidad silvopastoril; y 50 en adecuación de fincas tradicionales de café.

En materia de organizaciones productivas, el Canal apoya y asesora a la Asociación de Productores de Café de las subcuencas de los ríos Ciri y Trinidad del Canal de Panamá (ACACPA), con sede en el Distrito de Capira, en la aplicación de buenas prácticas para la producción de café y en su comercialización, con la participación de la Fundación NATURA, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y el Fondo Multilateral de Inversiones, miembro del grupo BID (FOMIN). La asociación de caficultores de la cuenca intercambió visitas con productores en tierras altas de Chiriquí y en Darién y celebró su segunda feria agropecuaria del café llamada CUENCAFÉ.



La asociación de caficultores de la cuenca intercambió visitas con productores en tierras altas de Chiriquí y en Darién.



VIGILANCIA DE LA COBERTURA VEGETAL

En conjunto con el personal del Ministerio de Ambiente (MiAmbiente) del Parque Nacional Chagres se realizaron 12 sobrevuelos entre los meses de febrero y agosto, principalmente en el sector de Alto Chagres. Como resultado, se registraron 20 casos de infracciones, 4 por invasión de los cuales 3 fueron reubicados por las autoridades, 1 por quema y 15 por tala ilegal en bosque joven secundario y rastrojos. Esta monitorización constante ha reducido en un 23 por ciento la incidencia de este tipo actividades no reguladas respecto al 2015, es decir, que han sido impactadas 50 hectáreas menos que el año anterior.

Adicionalmente, se realizó la vigilancia de áreas de extracción minera, el registro de nuevas áreas residenciales, y la verificación de actividades en polígonos sensitivos en áreas de compatibilidad con la operación del Canal.

COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

La gestión de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH)¹⁹ se enfocó en la consolidación de los procesos de coordinación, principalmente en las acciones operativas relacionadas a la conservación del recurso hídrico como lo son, las actividades agropecuarias, minería no metálica y desarrollos planificados. En este marco fueron celebradas un número plural de reuniones del Comité Técnico Permanente (CTP) y al menos cinco del Comité Técnico Permanente Ampliado (CTPA), dando como resultado planificaciones integradas y abordajes unificados de acuerdo a competencias institucionales, que permitieron dar respuestas oportunas a las poblaciones de la cuenca. Esta coordinación facilitó la consecución de la personería jurídica para las Juntas Administradoras de Acueducto Rural (JAAR) de más de 10 comunidades de Círf – Trinidad en conjunto con el Ministerio de Salud (MINSA) y al Consejo Consultivo de Los Hules – Tinajones y Caño Quebrado.

¹⁹ La CICH tiene la función de supervisar y evaluar los programas, proyectos y políticas, para el manejo adecuado de la cuenca, y resolver posibles incongruencias o duplicación de esfuerzos entre los actores que en ella interactúan. Esta comisión tiene su fundamento legal en el Artículo 6 de la Ley 19 del 11 de junio de

1997, Ley Orgánica, por la cual se crea la Autoridad del Canal de Panamá. Además esta Comisión fue reglamentada bajo el Capítulo VII del Acuerdo No. 116 (de 27 de julio de 2006) de la Junta Directiva del Canal de Panamá.

RELACIONES CON LA COMUNIDAD Y EDUCACIÓN AMBIENTAL

La gestión socioambiental de la cuenca del Canal de Panamá, se ha fortalecido a través del trabajo colaborativo y participativo con los Consejos Consultivos de Cuenca y la comunidad educativa. Se realizaron 16 talleres y 2 foros para fortalecer la plataforma comunitaria en 5 consejos consultivos de 6 regiones de la cuenca del Canal en materia de salvaguardas socioambientales, con la implementación del mecanismo de quejas, reclamos y denuncias (QRD), además de la gestión administrativa y el liderazgo comunitario.

En materia de educación para la sostenibilidad, bajo el Programa Nuestro Canal y su Cuenca (NUCA), 89 asesores dictaron 93 cursos a 2,267 estudiantes en 60 escuelas, para un total de 15,869 horas de capacitación a estudiantes y docentes procedentes de 50 comunidades de la cuenca.

Bajo un enfoque de formación de adultos, a través del Programa ACP – INADEH – MEDUCA, se capacitó 580 moradores de la cuenca, quienes obtuvieron 1,172 certificaciones en habilidades para el trabajo y conservación ambiental. Esto representó más de 4,120 horas de capacitación a beneficiarios del Programa que proceden de 33 comunidades de la cuenca.

Con el Programa de Educación Ambiental Corporativo, se ha capacitado un total de 989 colaboradores de distintas Divisiones, mediante el desarrollo de cuatro cursos de responsabilidad ambiental; y 28 charlas sobre el Manual para Manejo de Materiales y Desechos a personal de la División de Mantenimiento de Flotas y Equipos (OPM), talleres de mecánica, calibración, lanchas, electricidad y soldadura, entre otros. Adicionalmente, se han dictado inducciones ambientales a contratistas que ejecutan proyectos en áreas operativas, para un total de 182 personas capacitadas, mediante 14 charlas.

En la relación salud y ambiente, desarrollamos un Programa de Manejo de Residuos Sólidos en 13 escuelas de 14 comunidades de la subcuenca de los ríos Chilibre y Chilibrillo, con 39 talleres teórico – prácticos sobre reciclaje, liderazgo y sensibilización ambiental, beneficiando a 400 estudiantes guardianes de la cuenca y 282 docentes. Los beneficiarios indirectos se estiman en 12,000 personas. En este mismo tema se implementó por segundo año el proyecto de gestión integral de residuos sólidos en la comunidad piloto de Nuevo Progreso, ubicada en el tramo bajo del río Chilibrillo de la cuenca del Canal, beneficiando a 650 participantes en 140 viviendas de la comunidad, además de cuatro jornadas de limpieza y educación en áreas críticas por contaminación de desechos en comunidades de regiones del este y oeste de la cuenca, reforzando el enfoque de las 3R (Reduce, Reutiliza, Recicla).





Se produjeron 15,000 ejemplares del periódico La Voz del Chagres.

COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN AMBIENTAL

Bajo una estrategia permanente de información y divulgación, se produjeron 43 programas de radio con información del Canal y 3 ediciones y 15,000 ejemplares del periódico La Voz del Chagres, para divulgar el trabajo que se realiza en la cuenca.

También se crearon competencias comunicacionales y técnicas básicas de producción audiovisual en temas socioambientales en 20 jóvenes de 5 comunidades de las subcuencas de los ríos Ciri y Trinidad. Se fortaleció la red de jóvenes ambientales de la cuenca quienes participaron en la producción de 31 historias de la educación ambiental, junto a docentes y estudiantes guardianes de la cuenca del sector oeste.

Esta iniciativa facilitó la evaluación del alto impacto que han tenido los programas de educación ambiental en sus

vidas, dando como resultado que 24 autores produjeran importantes artículos sobre su relación con la naturaleza que han sido publicados en La Voz del Chagres.

En atención a diferentes tipos de usuarios internos y externos, se atendieron 500 solicitudes de información ambiental, entre ellas, datos de cobertura boscosa, población, división política, centros educativos y acueductos rurales, entre otros.

Adicionalmente se expidieron 270 certificaciones de usos de suelo (mapas y notas), como parte de los requerimientos solicitados a los interesados en desarrollar proyectos en la cuenca y se produjeron e imprimieron 370 mapas temáticos, como parte del servicio que brinda el Canal de Panamá a diferentes Unidades y Divisiones dentro de la empresa.

DESEMPEÑO AMBIENTAL CORPORATIVO

En el año fiscal 2016, el Canal mejoró la integración de la variable ambiental en la formulación, diseño y gestión de los proyectos en áreas operativas del Canal de Panamá. Para tales efectos, se incluyeron especificaciones ambientales en la Sección de Protección Ambiental de 24 pliegos para licitaciones de proyectos.

Se desarrollaron 14 evaluaciones ambientales de proyectos en áreas operativas, que incluyen Reconocimiento Inicial de Condiciones Ambientales (RICA), Evaluación Ambiental Preliminar (EAP) y Estudio de Impacto Ambiental (EslA).

Con el propósito de verificar el cumplimiento de la normativa ambiental del Canal e identificar opciones de mejora continua, se llevaron a cabo inspecciones anuales de seguridad y protección ambiental y seguimiento en 10 áreas operativas del Canal de Panamá.

En total se ejecutaron más de 700 inspecciones en áreas de responsabilidad del Canal para evaluar el desempeño ambiental, incluyendo el seguimiento ambiental en

sitios de depósito de materiales y desechos del Canal, y en remolcadores, para verificar el funcionamiento de las plantas de tratamiento de aguas residuales y aguas oleosas. Además, se atendieron consultas y situaciones en áreas operativas, y trámites de aprobación de proyectos a empresas ubicadas en áreas de compatibilidad con la operación del Canal.

En conjunto con el equipo de Administración de Tierras, se dio seguimiento ambiental bajo el Programa de Monitoreo de Aguas Totales en el Corredor Transístmico, en donde se atendieron denuncias en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) de acuerdo al mecanismo de quejas, denuncias y reclamos que implementa el Canal. También se dio seguimiento ambiental a proyectos y contratos en áreas operativas y seguimiento a estudios de impacto ambiental aprobados y planes de manejo ambiental (PAMA) solicitada por MiAmbiente.



Se ejecutaron más de 700 inspecciones en áreas de responsabilidad del Canal para evaluar el desempeño ambiental.

CALIDAD Y CANTIDAD DE AGUA

El recurso hídrico, uno de los principales activos del país y del Canal de Panamá, es cada vez más valorado y cuidado, pero también, amenazado. El Canal de Panamá, como administrador de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica, es responsable de garantizar la calidad y disponibilidad de agua para el consumo de la población y la operación del Canal de Panamá; lo cual se realiza con el apoyo de modernos sistemas de pronósticos, programas de vigilancia, de seguimiento de la calidad de agua, y de control y prevención de inundaciones.

CALIDAD DE AGUA

El Programa de Vigilancia y Seguimiento de la Calidad del Agua en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, comprende 38 estaciones, distribuidas en los seis ríos principales, en los embalses: Gatún, Alhajuela y Miraflores, y subcuencas prioritarias. De estas estaciones se colectan mensualmente 58 muestras de agua, para analizar entre 23 a 27 parámetros de calidad de agua. Los datos e información producida permiten conocer las condiciones fisicoquímicas y biológicas del recurso hídrico para la mejor toma de decisiones respecto a políticas, programas y proyectos que coadyuvan al uso sostenible, y a la administración eficiente del agua.

A partir de los resultados obtenidos de este Programa, se calcula el Índice de Calidad de Agua (ICA), que es una combinación de varios parámetros que caracterizan la calidad del agua. El ICA global de la cuenca entre octubre 2015 y septiembre 2016 fue de 86 puntos, en una escala de 0 a 100, lo cual indica un nivel de calidad de agua "muy buena". Debido a que sintetiza información variada y compleja, es un indicador del desempeño ambiental y una herramienta para la gestión integrada del recurso hídrico.

El Programa de Muestreo de Agua Potable comprende la colecta y análisis diario, mensual, trimestral y anual de muestras del proceso y del producto final de las tres plantas potabilizadoras que administra el Canal: Monte Esperanza, Miraflores y Mendoza. Este Programa, aprobado y fiscalizado por la Autoridad Nacional de los Servicios Públicos (ASEP), incluye análisis fisicoquímicos, bacteriológicos, metales, compuestos orgánicos, pesticidas, algas, cianobacterias, toxinas, protozoarios y otros indicadores químicos y biológicos. Durante el año fiscal 2016, también se colectaron y analizaron muestras para la caracterización y vigilancia de las diferentes descargas de aguas residuales generadas en las operaciones del Canal.

VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGUA

38
ESTACIONES

58
MUESTRAS
MENSUALES

27
PARÁMETROS
DE CALIDAD



CANTIDAD DE AGUA

El Canal continuó con la administración del banco de datos con más de 100 años de registros de las estaciones hidrometeorológicas, cuya información se está migrando, hacia una base de datos más moderna y confiable. Esto permitirá un manejo, procesamiento y análisis más

eficaz, amigable y eficiente de la información, que se verá reflejada en las publicaciones periódicas del Canal de Panamá como lo son los anuarios hidrológicos, de sedimentos, informes del comportamiento de los caudales en los ríos, mapas de diferentes temáticas, y



otros productos. Todos los datos de precipitación del año 1972 al presente, han sido cargados y validados en el sistema, mientras que los datos meteorológicos han sido validados en un 75 por ciento. Los datos hidrológicos y meteorológicos actuales se cargan diariamente de manera automática.

Desde el punto de vista climatológico, el año fiscal 2016 permaneció afectado por el fenómeno de El Niño; considerado uno de los más fuertes en los últimos 100 años. Las medidas de monitoreo y mitigación, establecidas el año anterior, permitieron un seguimiento continuo de las condiciones hidrometeorológicas de la CHCP.

Consecuentemente, los embalses Gatún y Alhajuela no alcanzaron los niveles máximos operativos usuales en diciembre de 2015, lo que incidió en el establecimiento efectivo de dos restricciones de calado de los buques. El nivel histórico más bajo alcanzado en el embalse de Gatún, entre 1914 y 2016, se dio el 18 de mayo de 2016 con 23.86 metros.

Como parte del Programa de Mantenimiento del Sistema de Represas, Vertederos y Presas Auxiliares se reacondicionaron las compuertas de deslizamiento vertical del vertedero de Miraflores y del vertedero de Gatún. En adición, se realizó el mantenimiento a las compuertas de tambor del vertedero de Madden.

Durante el año fiscal 2016, los aportes totales en volumen de agua (3,721 millones de metros cúbicos) en la CHCP, estuvieron 26.2 por ciento por debajo del promedio de los últimos 20 años (5,043 millones de metros cúbicos). El 74.6 por ciento de estos aportes, tal como se registra históricamente, se dieron durante el primer y último trimestre; 38.1 por ciento y 36.5 por ciento respectivamente.

Durante los meses de febrero, marzo y abril la evaporación directa de los embalses superó significativamente los aportes totales durante esos meses. El volumen acumulado evaporado del embalse Alhajuela, fue mucho mayor que el almacenado.

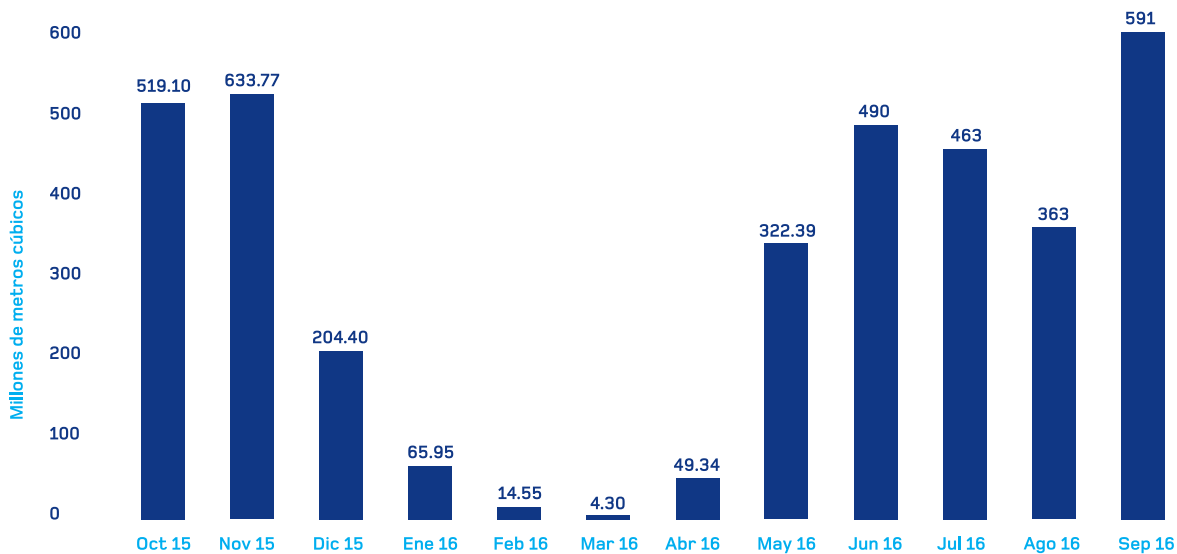
El volumen de agua trasvasado desde el embalse Alhajuela hacia el embalse Gatún, a través de la hidrogenación en la planta Madden, de poco más de la tercera parte de los aportes totales (34 por ciento), fue decisivo para reducir los días de restricción de calado del tránsito de buques.

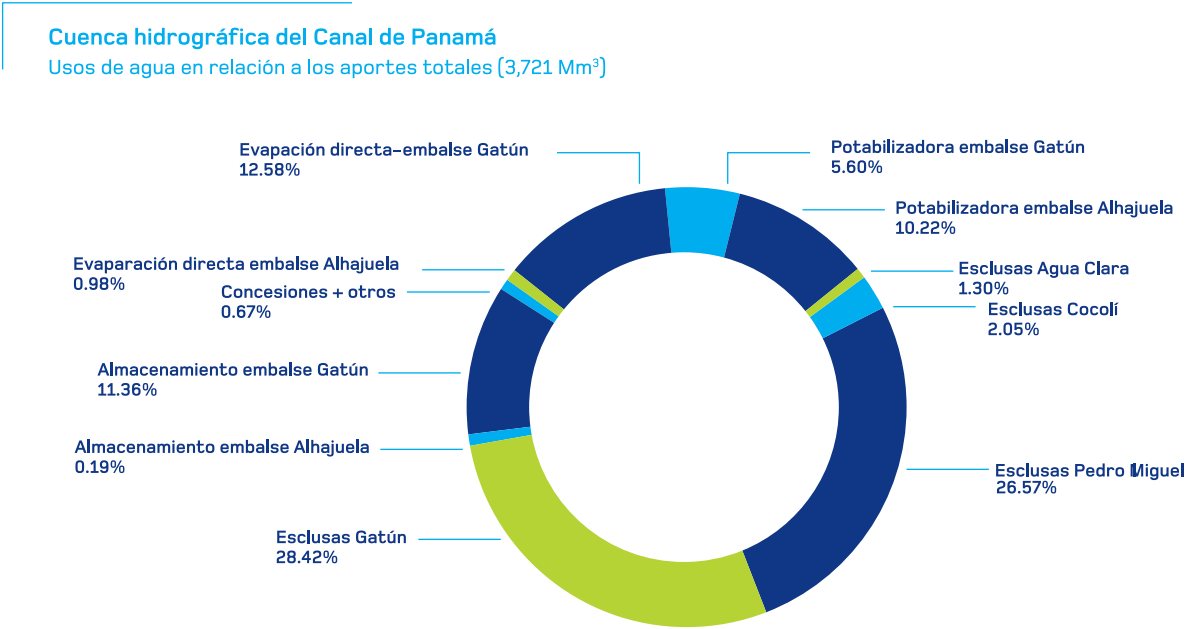
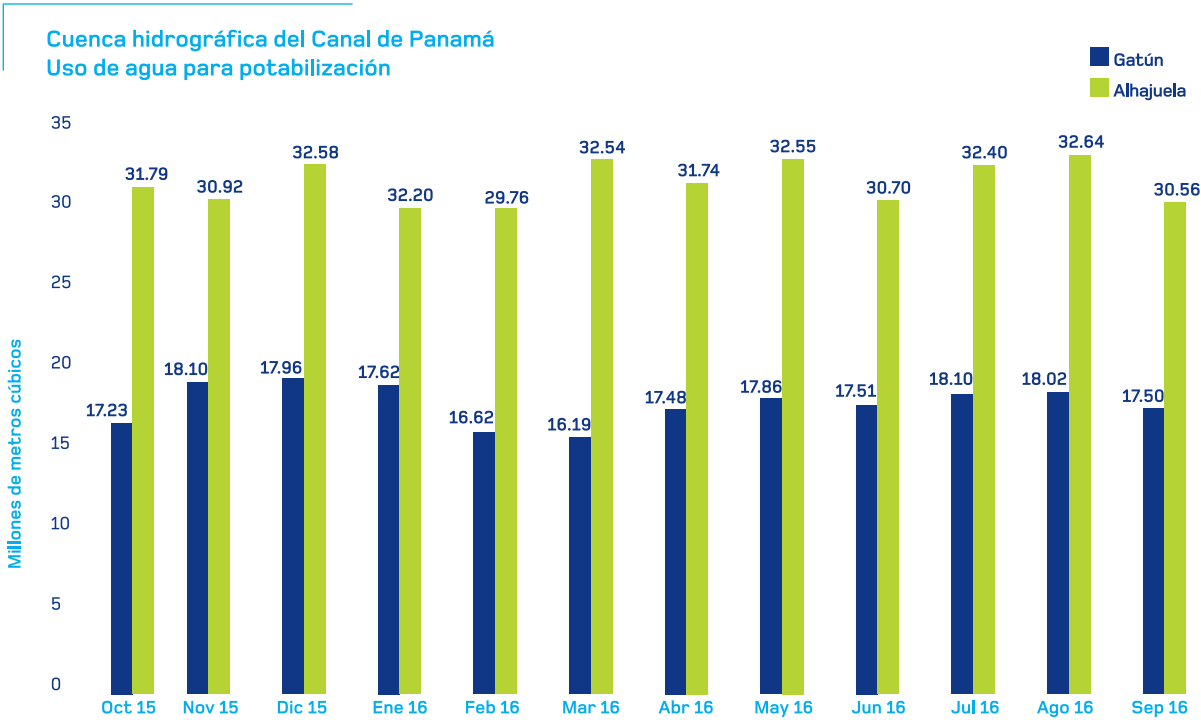
La cantidad de agua utilizada para esclusajes se mantuvo dentro del promedio. El volumen de agua extraído de los embalses Alhajuela y Gatún para potabilización fue igual a 590 millones de metros cúbicos.



El nivel histórico de agua más bajo en el lago Gatún se dio el 18 de mayo de 2016 con 23.86 metros.

Cuenca hidrográfica del Canal de Panamá
Aportes totales (3,721 Mm³)





ENERGÍA SOSTENIBLE E INNOVACIÓN

En el 2016 el Canal gestionó e instaló un proyecto piloto de energía solar fotovoltaica sobre el agua. Está ubicado en el lago Miraflores, con 20 kilovatios de capacidad pico, cubriendo una superficie de 400 metros cuadrados. Esta iniciativa innovadora busca aumentar el aporte de energía renovable del Canal para reducir el uso de combustibles fósiles y las emisiones que causan el calentamiento global. Con el proyecto piloto se evaluará el desempeño y las variables ambientales previas al escalamiento del proyecto.

El Canal cuenta con áreas lacustres de gran potencial para aprovechar esta tecnología, generar energía renovable y alcanzar reducciones de emisiones muy significativas. Ciertamente este recurso es intermitente por su naturaleza, pero el Canal cuenta con suficiente capacidad de generación hídrica y térmica para garantizar la potencia firme que se requiere en una combinación óptima para la confiabilidad energética de sus operaciones.

Paralelamente, el Canal gestiona la eficiencia energética con iniciativas que promueven la mejora continua, adoptando nuevas tecnologías. La renovación progresiva de los sistemas de iluminación con opciones LED da ejemplo de este esfuerzo que se ilustra con el proyecto del Centro de Visitantes de Miraflores iniciado en el 2016.

Las luces halógenas de sus salas de exhibiciones se reemplazaron con luminarias LED eficientes, mejoraron su entorno visual y generaron ahorros en mantenimiento, energía y carga térmica. Este proyecto será un caso de estudio de éxito para la campaña de ahorro energético 2017.



Eficiencia
energética con
iniciativas que
promueven la
mejora continua.



**RESPONSABILIDAD
SOCIAL Y
COMUNICACIÓN**

3,190

VOLUNTARIOS
INSCRITOS

35,000

HORAS DE TRABAJO
VOLUNTARIO

RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL

El planeta está en constante cambio. Las empresas, las personas, y la forma en que se relacionan con el mundo también. A cada momento surgen nuevos desafíos, ya sea económicos, sociales o ambientales. El Canal de Panamá cree que las empresas pueden ser una fuerza positiva que contribuye a resolver muchos de esos retos y llevar al país y al mundo en una senda de sostenibilidad. La empresa se ha propuesto influir de manera positiva en el desarrollo sostenible de Panamá y de la industria en que se desempeña.

El 2016 trajo consigo muchos retos para la empresa. Uno de los más grandes fue presentar a todos los grupos de interés una obra trascendental para el país y el mundo: la inauguración del Canal ampliado. Un hito histórico del Canal de Panamá y de la República de Panamá, que ya tiene impacto local y global en el tránsito de cargas, bienes y personas; en la infraestructura y procesos portuarios a nivel regional; en la reducción de gases de efecto invernadero y por consiguiente, en el combate al cambio climático.

Además de ello, este año se lograron cambios importantes en la forma en que se aborda la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) para:

- Alinear la RSE con la nueva visión y misión de la empresa.
- Incorporar a este instrumento rector, el compromiso de contribuir con el logro de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, que forman parte de la Agenda 2030.
- Mejorar la estructura del Comité Interdepartamental de RSE del Canal de Panamá para asegurar la integración de los programas de RSE; el cumplimiento y ejecución de las nuevas metas; e identificar nuevas iniciativas y acciones que fortalezcan la RSE en el Canal.

En adición a lo anterior, se avanzó en el establecimiento de un mecanismo para canalizar y gestionar recursos nacionales e internacionales que apoyen la creación de valor y el desarrollo sostenible para aliados y grupos de interés.

En materia de voluntariado, fue un año sin precedentes. Uno de los cambios importantes fue la reestructuración del programa para mejorar la experiencia del voluntario corporativo, y potenciar el impacto de las jornadas, proyectos y programas ejecutados con el trabajo, talento y tiempo de este extraordinario equipo humano. Se organizó y completó un programa de capacitación integral de 34 voluntarios líderes, se completó un Manual de Voluntariado y se organizaron 7 comités de trabajo: Comunicación, Alianzas Externas, Reclutamiento y Capacitación, Finanzas y Administración, Abogacía Interna, Monitoreo y Evaluación, y Logística.

Por otra parte, también se alcanzaron cifras récord en las horas de trabajo aportado por el valioso equipo de voluntarios corporativos. En 12 meses se logró incorporar más del 5 por ciento de la fuerza laboral, es decir 690 nuevos voluntarios, para alcanzar un total de 3,190 voluntarios corporativos inscritos; y se completaron más de 35,000 horas de trabajo voluntario, superando con creces las 20,000 del año anterior. Además, se llevaron a cabo 25 jornadas de voluntariado, las cuales se enfocaron en los 5 ejes de acción del voluntariado corporativo: Ambiente, Bienestar integral, Cultura, Desarrollo Comunitario y Educación.



La incorporación de RSE a toda la organización y sus acciones, crea valor compartido.

De todas las jornadas de voluntariado, este año hubo una en particular que enorgulleció extraordinariamente a todos los voluntarios por igual: haber tenido el honor de servir y atender a más de 40,000 personas en la inauguración del Canal ampliado. Para los voluntarios corporativos, fue la más valiosa oportunidad de tocar directamente la vida de accionistas, clientes y aliados de la empresa. Sobre todo, de compartir el momento histórico del primer tránsito a través del Tercer Juego de Esclusas del Canal. En esta jornada, durante más de 13,500 horas, los voluntarios entregaron, además de sonrisas, boletos de entrada; fueron guías; brindaron información; entregaron souvenirs y refrigerios; y ofrecieron con cortesía toda asistencia a cada visitante, panameño y extranjero, que asistió a las ceremonias en las esclusas de Agua Clara y Cocolí.

Indudablemente, cada una de las jornadas de voluntariado realizadas se traduce en el bienestar y valor creados en cada uno de los grupos de interés con los cuales se trabajó este año.

Para el Canal de Panamá, la RSE no es un mero mecanismo para mantener reputación y ganar buena voluntad. A través de la incorporación de RSE a toda la organización y sus acciones, se crea valor compartido, se mejora el desempeño de la empresa y se asegura su sostenibilidad y competitividad a largo plazo. Aparte de ello, permite mantener una conexión constante con los grupos de interés, y contribuir contundentemente a la creación de un mejor futuro para su valioso equipo humano, el país, la industria, y la humanidad en general.

40,000

PERSONAS ATENDIDAS
DURANTE LA INAUGURACIÓN

13,500

HORAS DE VOLUNTARIADO
RELACIONADO A AMPLIACIÓN

AGREGANDO VALOR AL EQUIPO HUMANO

El Canal de Panamá llevó a cabo una serie de talleres para colaboradores sobre la gestión de RSE de la empresa, como parte del Programa de Identidad Canalera y los cursos de inducción a nuevos empleados.

Además, con el objetivo de enriquecer las relaciones familiares de los trabajadores del Canal de Panamá, se desarrolló el programa integral de capacitación “Escuela para Padres”. Por tercer año, la empresa ofreció un pensum de cursos dictados por psicólogos especialistas en las áreas operativas en el Atlántico y en el Pacífico, para aquellos empleados interesados en el tema. Se logró capacitar a unos 400 trabajadores en temas como: educar en disciplina positiva, claves para ser padres y parejas a la vez, técnicas de estudio para niños y adolescentes, estimulación y desarrollo de destrezas en niños en etapa preescolar, autoestima y habilidades sociales.

También, se dedicó una noche para celebrar con un acto especial la vida de un grupo extraordinario de canaleros. El acto se llevó a cabo en octubre de 2015, en presencia de más de 180 invitados de fundaciones y organizaciones que trabajan en el país en la prevención y atención del cáncer. Los homenajeados representan el espíritu inquebrantable, valiente y decidido de muchísimos panameños, de trabajadores del Canal de Panamá, que han atravesado o atraviesan el reto de esta enfermedad con entereza, por lo cual son considerados verdaderos héroes. El Administrador del Canal de Panamá manifestó su orgullo por estos trabajadores ya que ellos representan de manera íntegra los valores del Canal de Panamá.

Además, cada año, se organizan campañas para sensibilizar respecto a la detección temprana, y a través de programas de RSE se enfatiza la importancia de promover el bienestar y desarrollo integral de los canaleros y de la sociedad panameña en general.

En febrero de 2016 se llevaron a cabo acciones de la Campaña Cinta Roja Empresarial, en un esfuerzo mancomunado con SUMARSE y otras empresas panameñas. El Canal de Panamá participó de esta campaña de prevención y no discriminación a personas que padecen de VIH. Se programaron diversas iniciativas con el propósito de concienciar a todos los colaboradores sobre este tema. Además, el edificio de la Administración se vistió de rojo durante el período de la campaña como señal de apoyo.

Por otro lado, la empresa también dedicó un esfuerzo importante para la formación del equipo de voluntarios corporativos líderes, los cuales provienen de todas las dependencias del Canal, tanto en el Atlántico como en el Pacífico. A través de una serie de sesiones, estos líderes voluntarios, además de adquirir conocimientos completaron el Manual de Voluntariado Corporativo; llevaron a cabo una planificación del voluntariado a cinco años; y formaron una estructura de funcionamiento con siete comités de trabajo, basado en diversas labores propias del programa. Con esta acción, el programa de voluntariado corporativo se robustece y prepara para nuevos retos.



VOLUNTARIADO CORPORATIVO EN ACCIÓN

La red de voluntarios del Canal de Panamá participó en 25 actividades durante el año fiscal 2016. Más de 3,100 voluntarios participaron en múltiples instancias a través del año acumulando más de 35,000 horas de voluntariado.



AMBIENTE

En este eje de acción, el voluntariado trabaja para contribuir a la conservación ambiental a través de programas educativos, así como acciones de prevención, mitigación y compensación ambiental. Este año destacó una alianza con la Cámara Marítima de Panamá, con la cual se realizó un torneo de golf cuyos fondos recaudados fueron invertidos en la reforestación de un área operativa del Canal, el CMBE en Summit. Con dicha jornada se plantaron 1,000 arbolitos de 13 especies nativas, utilizando una metodología que refleja la distribución natural de árboles en el bosque. Entre las especies plantadas se incluyó maría, nispero, almendro de montaña, zorro, guayacán, zapatero, mayo, cuajá, laurel, cedro espino, chutra, caoba y roble.

También, se contribuyó con la realización de dos eventos de la Feria Yo Me Reciclo. El primero fue en enero de 2016, con el objetivo de sensibilizar sobre el reciclaje, la donación voluntaria y las acciones locales para contribuir positivamente al desarrollo de las comunidades. Este evento se realizó en los predios del Museo de la Biodiversidad; y en el mismo participaron 50 voluntarios corporativos del Canal de Panamá, quienes como siempre, de manera entusiasta y con gran compromiso con el ambiente, recolectaron 7,010 libras de material para reciclar. El Canal participa desde 2012 como aliado de la organización Robamorena, junto a decenas de otras empresas para multiplicar el mensaje de la necesidad de reciclar y hacer un consumo responsable y sostenible, todo en beneficio del ambiente, de las personas, de las comunidades y el país.

El segundo evento se realizó en marzo de 2016, en inmediaciones del Edificio de la Administración del Canal de Panamá en Balboa. Dicho evento fue muy especial puesto que se celebraron los cinco años de esta feria, bajo el lema "Conectando Culturas". Más de 60 voluntarios corporativos del Canal pusieron toda su energía, entusiasmo y alegría, nuevamente, para fomentar la conciencia sobre el reciclaje, la donación voluntaria y las acciones locales que contribuyen al desarrollo de la comunidad.

Por otro lado, el domingo 27 de agosto los voluntarios del Canal de Panamá participaron en el día nacional de la reforestación. Esto se dio en el marco de la Alianza por el Millón de Hectáreas; y este año, se apoyó la reforestación de la finca El Llano en Cañita de Chepo, con más de 300 horas de trabajo voluntario.

+3,100
VOLUNTARIOS

+35,000
HORAS DE VOLUNTARIADO

BIENESTAR INTEGRAL

El objetivo de este eje de acción es contribuir al bienestar de comunidades en el área de influencia del Canal a través de la promoción de hábitos de vida saludables y uso positivo del tiempo libre. En este sentido, a través del voluntariado se apoyó la Caminata de Relevé por la Vida 2015, que se inspiró en la niña heroína Yorgui Rodríguez Pinzón. Se caminaron 1,024 vueltas y se aportó más de B/.5,000.00 a la Fundación de Amigos del Niño con Leucemia y Cáncer (FANLYC).

También se apoyó en varias instancias a las Olimpiadas Especiales Panamá, cuyo cierre de temporada deportiva 2015 se llevó a cabo en el Centro de Acondicionamiento Físico de Balboa. Allí participaron más de 100 atletas especiales de Panamá Metro, Panamá Este, Colón y Torrijos Carter, en una fiesta deportiva con juegos y sorpresas que compartieron los atletas con los voluntarios. Las Olimpiadas Especiales Panamá, agradecieron al Canal de Panamá por su respaldo a la organización durante la celebración de sus actividades por más de cinco años consecutivos. Para el Canal de Panamá y sus voluntarios corporativos siempre es un gran placer compartir con los atletas especiales, quienes son fuente de inspiración y ejemplo vivo del poder de la voluntad humana y la solidaridad.

Igualmente, con la Fundación Make a Wish, en abril de 2016 se llevó a cabo la actividad “Día del Deseo” en el auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, el cual estuvo lleno de juegos y diversión para todos. Esta fundación trabaja para hacer realidad los deseos de niños con condición médica que amenace sus vidas para enriquecer su experiencia humana con esperanza, fortaleza y alegría. Los voluntarios del Canal de nuevo fueron portadores de entusiasmo para más de 200 niños que participaron ese día tan especial. Más tarde, en junio, también se facilitó el cumplimiento de un sueño, del joven Christopher Rainey, de Lynwood, Illinois, quien esperó por más de dos años para hacer realidad su visita al Canal de Panamá, con el apoyo de la Fundación Make a Wish.

Más de 100 atletas participaron en las Olimpiadas Especiales Panamá.



CULTURA

El Canal de Panamá tuvo el honor de ser el anfitrión en la celebración del Primer Día Nacional del Voluntariado, el 5 de diciembre de 2015. El evento contó con la colaboración de organizaciones no gubernamentales y programas corporativos de responsabilidad social en la ciudad de Panamá.

Por otro lado, con miras a contribuir con la educación integral y fomentar la cultura de valores y la identidad nacional, se llevó a cabo el noveno Campamento Niños al Canal, el evento anual más emblemático de RSE del Canal de Panamá. El mismo se realizó del 29 de julio al 1 de agosto de 2016, con la participación de más de 200



niños de 10 delegaciones. Con esta jornada, ya son unos 2000 niños de las comunidades más apartadas del país, que han participado.

Durante la estadía de los niños se les brindó un programa variado con giras por la ciudad (como Panamá la Vieja, Calzada de Amador, Cinta Costera); un recorrido en el Metro de Panamá; el Centro de Visitantes de Miraflores; eventos culturales, juegos didácticos, deportes y sesiones motivacionales. Este año, además, se incorporó al campamento, una actividad diferente. Los niños tuvieron la oportunidad de viajar en el tren transístmico hasta Colón, donde pudieron observar, desde el Centro de Observación del Atlántico, el tránsito del buque portacontenedores Ever Lambent a través de la esclusas de Agua Clara.

Cabe destacar que esta actividad anual fue todo un éxito gracias al trabajo de unos 400 voluntarios corporativos. Éstos, con muchas semanas de antelación, prepararon con dedicación cada detalle, desde la decoración hasta compras, recibimiento, logística matutina, alimentación y seguridad, revisiones médicas, logística y transporte, entretenimiento, talleres de manualidades y reciclaje, mini olimpiadas, chaperones, apoyo general, y guías turísticos. Los rostros agradecidos y palabras de reconocimiento de todas las delegaciones visitantes, en el momento de la partida hacia sus lugares de origen, reflejaron el extraordinario trabajo realizado por los voluntarios corporativos.

200

NIÑOS EN EL NOVENO
CAMPAMENTO NIÑOS AL CANAL

2,000

NIÑOS DE COMUNIDADES
APARTADAS HAN PARTICIPADO

DESARROLLO COMUNITARIO

El objetivo de este eje de acción es contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades, a través de la mejora de infraestructura comunitaria y el empoderamiento del liderazgo local. En este sentido, en noviembre se realizó una jornada de voluntariado corporativo en la sede de Nutre Hogar de Ancón, donde

los voluntarios entregaron pañales a este centro dedicado a recuperar y prevenir la desnutrición severa de niños y niñas de las comunidades más empobrecidas de Panamá. Durante la jornada, además, un equipo de 30 voluntarios llevó a cabo labores de limpieza de patios, abanicos, áreas de terraza, sala y comedor; pintura de puertas, paredes y



rampa; y labores de estimulación temprana con 25 niños alojados en este centro.

Además, en diciembre y por séptimo año consecutivo, los voluntarios del Canal de Panamá se dedicaron a celebrar la temporada navideña con grupos de la cuenca del Canal y otras zonas del país. Más de 350 colaboradores de la red de voluntarios corporativos, llenos de entusiasmo y compromiso, con actitud de servicio se convirtieron en embajadores de ilusión para más de 3,500 panameños de zonas más desfavorecidas económicamente. Por ejemplo, Bonga Arriba, Arraiján; La Cauchera, Colón; Vino Tinto, La Humildad, Campo Alegre, en el lago Gatún; Victoriano Lorenzo, La Tranquilla, Peñas Blancas, Quebrada Ancha, Emberá Drúa, Emberá Purú, Candelaria y San Juan de Pequení, en el lago Alhajuela; Los Chorros de Ciri, Círculo Abajo, Las Claras Arriba, en Capira; El Congal y Guásimo, en Donoso; el Albergue Pequeña Familia de María y la Escuela Daniel Centeno de Sardinilla, en Colón.

Con este programa, los voluntarios ponen de relieve su gran espíritu de solidaridad, contribuyendo a promover el bienestar del país, además de favorecer la integración y fortalecimiento del trabajo en equipo entre colaboradores que se organizan para llevar adelante cada uno de estos proyectos. Con la realización de más de 30 eventos navideños, los voluntarios cumplieron una vez más su misión de dejar una huella duradera que resalte el sentido

de humanidad de los canaleros, a la vez que transmiten ese sentido de pertenencia del Canal de Panamá a miles de panameños.

Por otro lado, en julio de 2016 más de 50 voluntarios corporativos que participan en programas de acondicionamiento físico, visitaron el asilo Años Dorados de Pacora, el cual alberga 63 adultos mayores. Durante la visita y gracias a los aportes recibidos durante tres semanas por parte de colaboradores, compañeros, familiares y amistades de los integrantes del programa, se hizo entrega de diversos artículos tales como: forros y pads para camas, jabones, cremas, comestibles, suplementos, entre muchos otros productos. Todos compartieron un día lleno de conversas, anécdotas y risas.

Cabe señalar que este año también tuvo lugar un evento especial denominado "Mentoring Walk" en los predios del Edificio de la Administración del Canal de Panamá. El mismo fue organizado por la Fundación Calicanto, por primera vez en Panamá, y contó con los voluntarios corporativos que contribuyeron con su energía a crear conciencia sobre el empoderamiento de la mujer en la sociedad panameña, en el marco de la celebración del día internacional de la mujer. 10 mujeres líderes de la comunidad capacitaron al público en temas como relaciones sanas y autoestima, mejoramiento continuo, independencia financiera, emprendimiento, y liderazgo.

EDUCACIÓN

Este año, el Canal de Panamá dedicó esfuerzo especial a un proyecto educativo con el IPT Arnulfo Arias Madrid de David, Chiriquí. A través de la alianza con el Ministerio de Educación (MEDUCA) se apoyó al club de robótica de este instituto para la elaboración de una maqueta a escala de la esclusa de Agua Clara, que forma parte del Canal ampliado.

La maqueta fue develada en marzo de 2016, en el marco de la Feria Internacional de David. El evento, presidido por el Ing. Jorge L. Quijano, fue un éxito, con la participación de cientos de visitantes. El Administrador destacó la importancia de esta experiencia, resaltando que para el Canal de Panamá es un orgullo apoyar la educación, especialmente en áreas técnicas y científicas que son afines y fundamentales también entre la fuerza laboral canalera.

En adición, se participó en el Primer Encuentro Nacional de Tecnologías Creativas. Éste se llevó a cabo bajo la coordinación de la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología (SENACYT). El primer Reto Scratch (lenguaje de programación desarrollado por el MIT <https://scratch.mit.edu>) abordó el tema del Canal de Panamá y el agua, y fue dirigido a participantes de 9 a 12 años de edad. Estos eventos buscan motivar a la juventud a aprender

conocimientos necesarios sobre ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM por sus siglas en inglés), así como desarrollar sus habilidades sociales a través de la participación en el proceso creativo de la construcción y programación de robots autónomos. Además de SENACYT, otras organizaciones estatales, académicas y gremiales participan en la coordinación del evento.

También, en el marco de la Robocup Junior, que busca promover interés de los jóvenes panameños en el área de la robótica, se organizó y entregó material escrito y gráfico a los organizadores, de manera que se estructurara una presentación sobre el proceso de confección de la maqueta a escala de la esclusa de Agua Clara, elaborada por estudiantes del IPT Arnulfo Arias Madrid con el apoyo del Canal. Esta presentación fue ofrecida por el profesor tutor de los estudiantes del instituto antes mencionado, en el marco de la competencia mundial de robótica y Simposio WEROB en Leipzig, Alemania.

El Canal de Panamá también estuvo presente en la Feria del Libro 2016, donde organizó la participación de una delegación de 20 niños la Fundación FUNDADER en el acto de lanzamiento del libro “El Canal para Niños”, del autor Nelson Hernández.





IMAGEN Y REPUTACIÓN DEL CANAL

El Canal de Panamá cumplió rigurosamente con el mandato de mantener informado de sus actuaciones a su accionista, el pueblo panameño, a los clientes y a la comunidad internacional. A través de su Vicepresidencia de Comunicación Corporativa, se manejó la imagen y reputación a nivel nacional e internacional, se proyectó mediante los tres centros de visitantes, Gatún y Agua Clara, en el Atlántico; y Miraflores, en el Pacífico; se mantuvieron estrechas relaciones con los medios de comunicación nacionales y extranjeros; y se administraron ocho centros de información del Canal de Panamá en todo el país que le permitieron lograr un contacto permanente con las comunidades. Esta relación se extendió a otros grupos de interés, entre ellos agrupaciones periodísticas de todo el país, mediante giras al Canal ampliado y giras informativas al interior.

Para darse a conocer, se contrató y administró una campaña de imagen institucional, y se operó un canal de televisión para lo cual se cuenta con un equipo de producción audiovisual. Como parte de esta labor informativa, este año se trabajó de lleno en la estrategia de comunicación, divulgación y promoción del Canal ampliado, así como en la organización de eventos relacionados con su inauguración.

Se delineó un plan de comunicación, divulgación, promoción y celebración de los principales hitos en preparación para la apertura del Canal ampliado, que incluyó las pruebas de las compuertas, el llenado y uso de las tinas de reutilización de agua, el sorteo del buque para el tránsito inaugural, y la presentación al país de la tripulación y personal de operaciones que participó en el tránsito inaugural.

COMUNICACIÓN INTEGRAL

Se reforzó la comunicación internacional con contenidos editoriales y audiovisuales en varios medios marítimos, visitas a las esclusas, entrevistas, y el newsletter mensual Canal Connection que se distribuye internacionalmente a grupos de interés. Se atendió un total de 419 solicitudes de medios de comunicación para entrevistas, giras a las esclusas nuevas y a las originales, filmaciones, y solicitudes de información. Esta gestión dio como resultado 1,829 publicaciones sobre el Canal en medios internacionales, de las cuales el 77 por ciento fue positivo, 13 por ciento neutral y 10 por ciento negativo.

Se organizaron actividades para posicionar la imagen del Canal de Panamá y el Canal ampliado en la opinión pública a través de distintas herramientas de comunicación, imagen y contacto con las personas, entre las que cabe destacar las Noches Mágicas del Centro de Visitantes, el Verano del Canal, visitas especiales con periodistas y grupos de interés a las nuevas esclusas y al proyecto del tercer puente sobre el Canal, en Colón, además de iniciar la gira informativa "La Gran Conexión Somos Todos" con una primera etapa en Darién, Azuero y Coclé.

ASERTIVA COMUNICACIÓN DIGITAL

Se aprovechó la plataforma de comunicación digital del Canal, formada por sus sitios web y redes sociales, para potenciar la comunicación de los mensajes clave de la empresa, en especial los eventos inaugurales del Canal ampliado.

El Canal gestionó los mensajes corporativos entre distintos grupos de interés, a partir del conflicto contractual por la construcción del Tercer Juego de Esclusas, la negociación de seis convenciones colectivas y la crisis generada por el fenómeno de El Niño, a fin de mantener informada a la ciudadanía.

DE CARA A LA GENTE

El programa El Canal de Todos, creado en el año fiscal 2003 por iniciativa de la Administración del Canal para invitar a jóvenes estudiantes de todo el país a conocer el Canal de Panamá, atendió este año giras de todas las provincias, con un total de 17,934 estudiantes. Desde su inicio, en el año 2003, se han atendido a 136,860 estudiantes, integrados en 1,369 delegaciones.

Los tres centros de visitantes con que cuenta el Canal permiten una mirada directa a la operación, tanto a nacionales como extranjeros. Este año la afluencia total fue de 940,250 personas, de las cuales el 26 por ciento fue visitantes locales, y el 74 por ciento, extranjeros. Esta asistencia representó un ingreso al Canal de B/.9 millones.

El programa Verano del Canal contó con la participación de renombrados artistas nacionales e internacionales, que ofrecieron su talento para el disfrute de más de 50,000 asistentes a los eventos presentados.

La gira informativa “La Gran Conexión Somos Todos”, realizada en Darién, Azuero, Coclé, Veraguas, Chiriquí y Bocas del Toro contó con las siguientes actividades:

- Exhibición La Ampliación del Canal y su Memoria Histórica, donde se compartió con el país de una manera didáctica y entretenida, piezas y memorabilia de todo lo que fue el proyecto de ampliación del Canal durante sus nueve años de construcción, y objetos arqueológicos y paleontológicos encontrados durante este proceso. En total 12,046 personas visitaron la exhibición.
- Presentación de la obra de teatro El Misterio Amarillo, mediante la cual se cuenta a los niños cómo se resolvió el problema de la fiebre amarilla en los tiempos de la construcción del Canal y se trae a la realidad actual con el dengue y otras enfermedades transmitidas por mosquitos, haciendo énfasis en la prevención y eliminación de los criaderos. Se hicieron 59 presentaciones de la obra.
- Se ofreció educación ambiental por parte de la Vicepresidencia Ejecutiva de Ambiente, Agua y Energía del Canal de Panamá quienes visitaron, con los buses informativos, los principales centros educativos primarios y secundarios de las provincias visitadas.

En adición, se tuvieron presentaciones especiales del Administrador del Canal en Metetí, provincia de Darién; y en Aguadulce, provincia de Coclé.

APORTE CULTURAL

El Canal participó mediante varios de sus colaboradores en la redacción de la colección Protagonistas del siglo XX panameño, y posteriormente se colaboró en su edición final. También se aportó editorialmente en la publicación de la obra 28 lustros de un Canal conectando al mundo, conmemorativa de la inauguración del Canal ampliado.

El Canal también estableció alianzas estratégicas con entidades y organismos para mejorar la oferta del Canal de Panamá en sus centros de visitantes y canal de televisión. En conjunto con el Instituto Latinoamericano de Estudios Avanzados se presentó por vía satélite y en tiempo real la temporada completa de la ópera de la Metropolitan Opera of New York en el Centro de Visitantes de Miraflores. El convenio firmado con la Fundación Albatros permitió presentar contenidos variados y de alta calidad en TuCanal TV.

Finalmente, se formalizó un acuerdo con el Municipio de Santiago de Veraguas para el establecimiento de un Centro de Experiencias del Canal de Panamá en esa ciudad. Se identificó un inmueble con valor histórico y se hicieron los diseños para renovarlo. El lanzamiento de este proyecto se hizo en la ciudad de Santiago, donde se ofreció una capacitación a contratistas del área para lograr su participación en la licitación de las obras.

12,046

PERSONAS VISITARON
LA EXHIBICIÓN DE LA
AMPLIACIÓN DEL
CANAL Y SU MEMORIA
HISTÓRICA

59

PRESENTACIONES
DE LA OBRA DE TEATRO
EL MISTERIO AMARILLO

DÍA
MÁGICO



DÍA
MÁGICO





FORTALEZA FINANCIERA



FINANZAS



HITOS IMPORTANTES

El Canal de Panamá inauguró exitosamente un tercer juego de esclusas de mayor tamaño que le permitirá doblar su capacidad de tonelaje y le posibilita transitar buques de dimensiones neopanamax. Esta capacidad adicional ya en sus primeros meses de operación está transformando las rutas y los patrones de comercio marítimo ampliando la frontera de negocio del Canal e iniciando una nueva época de competitividad, crecimiento en ingresos y participación de mercado de la ruta por Panamá.

En el 2016, el Canal de Panamá implementó novedosas y exitosas iniciativas de peajes y de incentivos ambientales orientadas a incentivar el uso de buques neopanamax por el Canal, fidelizar a sus clientes y atraer volumen de tránsito y comercio marítimo no tradicional. En tal sentido, logró aumentar participación de mercado en rutas y segmentos de mercado financieramente relevantes atrayendo crecientes volúmenes de tránsitos neopanamax.

Adicionalmente, en el 2016, el Canal fue merecedor de un reconocimiento por la revista Latin Finance como Mejor

Financiamiento para Infraestructura en Centroamérica. Este reconocimiento lo obtuvo por la colocación, en el 2015, de B/.450 millones en bonos para financiar parcialmente la construcción del tercer puente sobre la vía interoceánica, el cual ya tiene un avance de 53 por ciento. Latin Finance aseveró que se espera que la colocación del bono tenga un impacto positivo en el financiamiento de otros proyectos de infraestructura en Panamá.

Con el Canal ampliado, se cuenta con una base nueva y sólida para consolidarse y crecer como líder en conectividad global y ser un mayor impulsor del progreso de Panamá. El Canal de Panamá completa el 2016 fortalecido tanto en su infraestructura como en sus finanzas y excelentemente posicionado como eslabón clave para el comercio marítimo internacional. Esta visión está respaldada por la fortaleza financiera del Canal, la cual se fundamenta en la solidez de su marco institucional, la congruencia en sus políticas de gobernabilidad y el compromiso de transparencia en su gestión.



EL CANAL DE PANAMÁ MANTIENE CALIFICACIONES DE GRADO DE INVERSIÓN

La calificadora de riesgo Standard & Poor's (S&P) Global Ratings reafirmó, en agosto 2016, la calificación "A-" con perspectiva estable para el crédito corporativo y deuda de largo plazo del Canal por su adecuado desempeño operativo y financiero. De acuerdo al informe de S&P, a pesar de haberse dilatado tres meses la de puesta en operación del Tercer Juego de Esclusas, los resultados operativos y financieros del Canal permanecen alineados a sus expectativas. S&P espera que el Canal mantenga su excepcional posición competitiva como la ruta más económica en tiempo y dinero entre América, Asia y Europa. Además, consideran que con la ampliación ya operando, el Canal se beneficiará en los años venideros, con un crecimiento sostenible en el tránsito de buques con mayores capacidades de carga.

Por su parte, la calificadora de riesgo Fitch Ratings también reafirmó, en septiembre de 2016, la calificación "A" con perspectiva estable para la deuda a largo plazo, bonos y obligaciones prioritarias no garantizadas del Canal. De acuerdo con Fitch, las calificaciones reflejan el sólido perfil de ingresos con bajos niveles de apalancamiento que posee el Canal de Panamá, sumado a otros factores que inciden positivamente en la calificación como son: conectividad única para el comercio marítimo mundial, marco legal que le otorga autonomía, calificación crediticia superior al riesgo soberano, resiliencia a las crisis económicas, mejora competitiva con la ampliación del Canal, tarifas marítimas robustas y fuentes de ingresos diversificadas.

Igualmente, la calificadora de riesgo Moody's confirmó la calificación A2 de grado de inversión del Canal. Calificación que fue fundamentada en el modelo de negocios, la privilegiada ubicación geográfica, el marco institucional y de gobernanza corporativa y el sólido desempeño operativo y financiero del Canal. Según esta calificadora, el Canal de Panamá cuenta con una larga tradición de liquidez que le brinda flexibilidad ante circunstancias económicas adversas.

HITOS DE INGRESOS POR LAS ESCLUSAS NEOPANAMAX

Con el inicio de operaciones del Tercer Juego de Esclusas, el Canal asumió exitosamente el reto de transitar buques de mayor tamaño con alta eficiencia y competitividad manteniendo sus altos estándares de seguridad y confiabilidad operativa. Por las esclusas nuevas transitaron 224 buques neopanamax en los últimos tres meses del año fiscal 2016, registrando un promedio de 78 mil toneladas CP/SUAB por tránsito. Esto representa 3.24 veces más en toneladas por tránsito con respecto a lo transitado por las esclusas originales de tamaño panamax, cuyo promedio fue 24 mil toneladas por tránsito. Este mayor tonelaje por buque por las esclusas neopanamax se traduce en ingresos por peaje promedio de B/.488 mil por tránsito por las nuevas esclusas. Este desempeño representa 3.45 veces más en ingreso promedio por tránsito que en las





Los buques panamax generaron ingresos de peajes por B/.1,824 millones

esclusas panamax, cuyo ingreso promedio fue B/.141 mil por tránsito. Con estas nuevas operaciones, se impuso un nuevo récord de tonelaje con el paso de un buque portacontenedor con capacidad de 10,218 TEU. Debido a que el Tercer Juego de Esclusas operó desde el tercer trimestre del año fiscal 2016, el tránsito de los buques neopanamax generó B/.109 millones en ingresos por peaje, lo que representa aproximadamente un 5.6 por ciento del total de los ingresos por peajes del año. El resto de los buques generaron ingresos de peajes de aproximadamente B/.1,824 millones.

La nueva capacidad del Canal ampliado permitió el paso por la vía interoceánica de buques que por primera vez utilizan la ruta por Panamá, dejando importantes aportes en ingresos a su paso. Por el Canal ampliado transitaban buques neopanamax LNG y de LPG, así como buques portavehículos de grandes dimensiones. Los crecientes tránsitos de buques neopanamax rompen prácticamente cada mes los récords de tonelaje y de peajes a medida que las navieras reajustan sus redes para aprovechar las ventajas de la ruta por Panamá con buques cada vez más grandes.

Los primeros buques de crucero neopanamax han sido reservados para transitar en el 2017. Estos tránsitos marcan el comienzo de una nueva era que resultará en mayores eficiencias y menor costo de transporte marítimo.

Ahora el Canal cuenta con la capacidad para recibir el 90 por ciento de los buques que transportan LNG de la flota mundial. Los buques de LNG que salen de la costa

del Golfo de Estados Unidos hacia Asia se benefician en hasta 22.8 días el tiempo de viaje, y contribuye a la conversión de Estados Unidos en un proveedor de gas muy competitivo para los principales importadores de Asia. Por su parte, los buques que salen de la costa del Golfo de Estados Unidos hacia la costa oeste de América del Sur tienen la opción de beneficiarse de un ahorro de tiempo significativo. Además de las ventajas en costo y seguridad, todo esto se traduce también en menores emisiones contaminantes al acortarse los trayectos de comercio.

Hitos de las esclusas neopanamax

Primer buque portacontenedor con capacidad de 9,563 TEU	B/. 576 mil
Primer buque de gas natural licuado (LNG)	B/. 431 mil
Buque portavehículos más grande del mundo. con capac. 8,500 automóviles	B/. 389 mil
Record de ingreso portacontenedor con capacidad de 10,218 TEU	B/. 873 mil
TonELAJE promedio por tránsito neopanamax	3.24 veces
Peaje promedio por tránsito neopanamax	3.45 veces

GESTIÓN DE RIESGOS

El Canal de Panamá administra activamente los riesgos con una gran variedad de mecanismos y acciones permanentes como parte de su estrategia de confiabilidad y continuidad de negocio.

Como parte clave de esta gestión de riesgos, en anticipación a la puesta en operación del Tercer Juego de Esclusas, el Canal aumentó a B/.2,500 millones su cobertura en las pólizas multirisgos que mantiene para cubrir los nuevos activos por más de B/.5,000 millones que se incorporaron a la operación a partir del 1 de julio de 2016. La cobertura de las pólizas tiene por objetivo asegurar la continuidad del negocio frente a escenarios de riesgo impredecibles de gran magnitud. Estas coberturas, junto con los sustanciales niveles de reserva líquida que mantiene el Canal y su amplia capacidad de financiamiento son el reflejo del enfoque conservador y riguroso que mantiene el Canal en materia de gestión de riesgos.

INDICADORES FINANCIEROS CLAVES

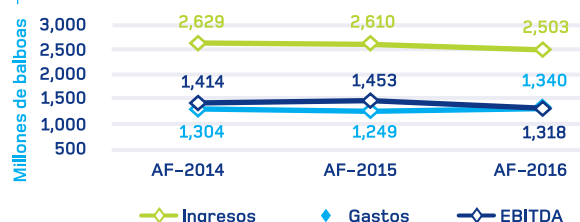
Los resultados financieros del Canal para el periodo fiscal 2016 evidencian la capacidad sostenida para generar ingresos. El Canal generó B/.2,503 millones en ingresos, de los cuales B/.1,933 millones fueron ingresos por peajes. El resto de los ingresos fueron producidos por otros servicios marítimos, la venta de energía eléctrica, la venta de agua potable, réditos comerciales y otros ingresos misceláneos.

El Canal generó una utilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización (EBITDA)²⁰ de B/.1,318 millones produciendo aportes directos al Tesoro Nacional por B/.1,013 millones. El año fiscal culminó con un excelente desempeño en términos de sus principales indicadores financieros, con un margen de

utilidad (ROS)²¹ de 46 por ciento y un rendimiento sobre patrimonio (ROE)²² de 13 por ciento. Los indicadores de deuda a EBITDA de 2.08 veces y de deuda neta²³ a EBITDA de 0.13 veces son congruentes con la política conservadora de apalancamiento y una sólida estructura de capital del Canal.

RESULTADOS FINANCIEROS

Estado de resultados



El Canal concluyó el año fiscal 2016 con ingresos por B/.2,503 millones, lo que corresponde a B/.107 millones o 4.1 por ciento menos que el año fiscal 2015. Esta reducción se debió principalmente a que transitaron 10.4 millones de toneladas CP/SUAB menos durante el año, lo que equivale a una diferencia de 3.0 por ciento. El menor tonelaje fue causado por el continuado debilitamiento del comercio marítimo en algunas rutas por el Canal, influido principalmente por los bajos fletes, lento crecimiento de las economías importadoras, poca rentabilidad, hipercompetencia, quiebras y baja utilización de buques de las navieras. Adicionalmente, la entrada desfasada en operación del Canal ampliado y un muy severo fenómeno de El Niño fueron factores coyunturales que afectaron la demanda de algunos segmentos de mercado.

En otros ingresos, la venta de energía registró niveles inferiores a los del periodo anterior con un aporte que representó B/.34.6 millones menos o un 34 por ciento por debajo del año fiscal 2015. Esta reducción fue causada por una menor venta de energía hidroeléctrica en el mercado ocasional, la disminución en el precio de combustible, y un menor despacho hidroeléctrico debido a la extraordinaria sequía cíclica causada por el intenso fenómeno de El Niño.

Indicadores financieros claves

Ingresos	B/. 2,503 millones
EBITDA	B/. 1,318 millones
Margen de utilidad (ROS)	46%
Utilidad / patrimonio (ROE)	13%
Deuda / EBITDA	2.08 veces
Deuda neta / EBITDA	0.13 veces

²⁰ EBITDA: por sus siglas en inglés, earnings before interest, taxes, depreciation and amortization.

²¹ ROS: por sus siglas en inglés, return on sales.

²² ROE: por sus siglas en inglés, return on equity.

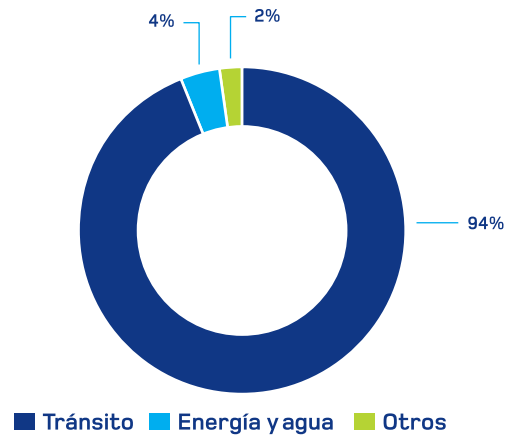
²³ Deuda neta: deuda total menos activos líquidos (activos convertibles en efectivo).

Los gastos para el año fiscal 2016 fueron de B/1,340 millones, resultando 7.2 por ciento o B/90 millones por encima del año fiscal 2015. Este aumento se debió principalmente a un incremento en el rubro de servicios personales producto de los contratos colectivos pactados con los sindicatos del Canal. Consecuentemente, el EBITDA fue de B/1,318 millones, 9.3 por ciento inferior a la del año fiscal 2015.

DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS, B/2,503 MILLONES

En el año fiscal 2016, el 94 por ciento de los ingresos o B/2,364 millones fueron por servicios de tránsito, el 4 por ciento correspondió a las ventas de energía y agua potable por B/95.8 millones, y el 2 por ciento restante, por un total de B/43.3 millones, estuvo compuesto por los ingresos por intereses ganados e ingresos misceláneos.

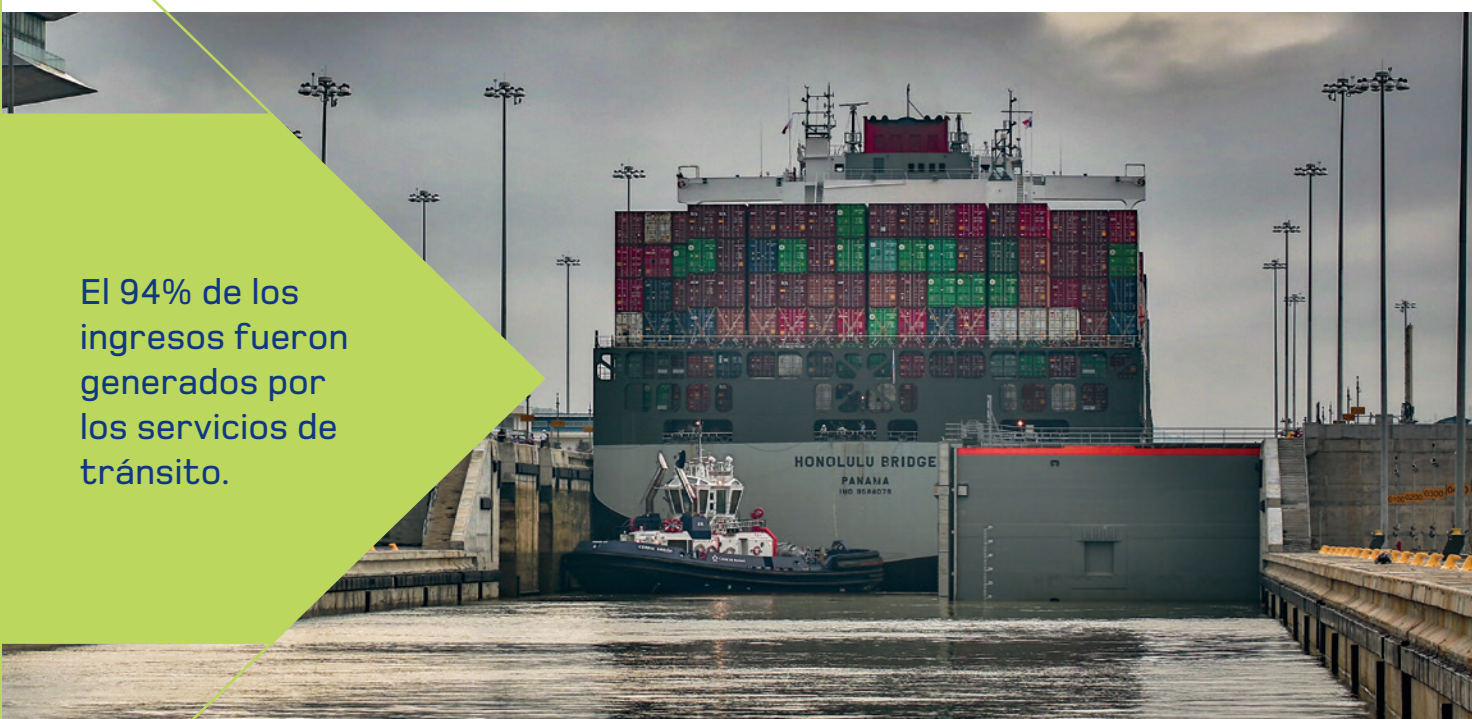
Distribución de ingresos



En el AF-2016
el Canal generó
B/2,503 millones
en ingresos.



El 94% de los ingresos fueron generados por los servicios de tránsito.



INGRESOS DE TRÁNSITO, B/2,364 MILLONES

Los ingresos de tránsito se componen de:

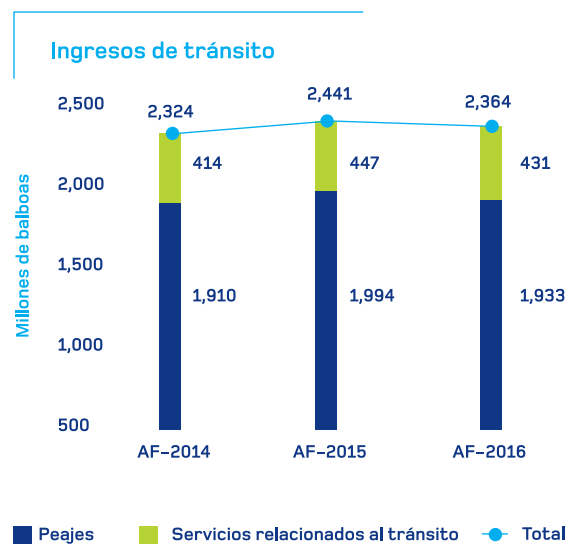
- Ingresos por peajes: estos representan los ingresos por el volumen transitado por el Canal, y fueron para este año fiscal de B/1,933 millones. Esta cifra resultó 3.1 por ciento por debajo del año fiscal 2015, debido a que el volumen de carga del periodo experimentó una reducción del 3.0 por ciento, cerrando el año con 330.4 millones de toneladas CP/SUAB.
- Ingresos por otros servicios marítimos: estos corresponden a los servicios conexos al tránsito que presta el Canal y que fueron de B/431 millones, o sea 3.5 por ciento menos que los del año fiscal 2015. A pesar de ello, los servicios de reservaciones y de remolcadores se mantuvieron como los principales generadores de ingresos para este rubro, siendo los más utilizados por los buques neopanamax después de abierto el Tercer Juego de Esclusas al tránsito comercial.

De los B/1,933 millones de ingresos por peajes, el segmento de portacontenedores se mantuvo como segmento líder, generando ingresos por B/948 millones, lo que representa el 49 por ciento del total de peajes pagados. En este segmento de portacontenedores transitaron por el Canal 120 millones de toneladas CP/SUAB durante el año fiscal 2016. De este volumen de carga, 13 millones 400 mil toneladas CP/SUAB corresponden al segmento de buques portacontenedores neopanamax. En cuanto al crecimiento del ingreso por peaje del segmento de portacontenedores, este generó un aumento de 0.2 por ciento con respecto al año fiscal 2015.

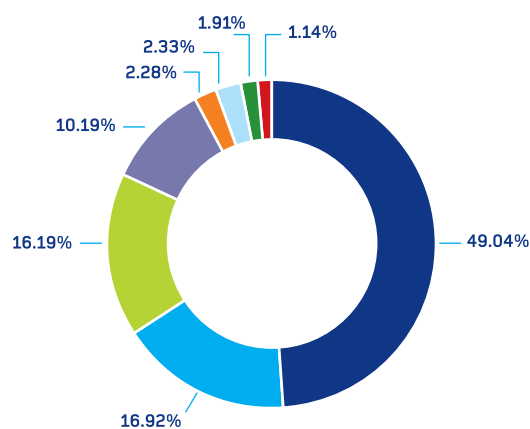
Los ingresos de peaje del segmento de graneles líquidos aumentaron un 7.1 por ciento con respecto

al año fiscal 2015. Transitaron 7.9 por ciento más toneladas CP/SUAB y aportaron B/313 millones en el pago de peaje. Estos resultados fueron impulsados por un aumento en volúmenes provenientes de la Costa Este de los Estados Unidos con destino a Asia y a la Costa Oeste de Suramérica. Los ingresos incluyeron los peajes de 15 buques de LNG, que utilizaron por primera vez el Canal ampliado, transitando 1 millón 500 mil toneladas CP/SUAB para generar un total de B/4.8 millones en peajes.

En contraposición, los ingresos por peaje del segmento de graneleros fueron B/327 millones, con una baja de 18.4 por ciento en peajes pagados o 17 millones 145 mil menos toneladas CP/SUAB que el año fiscal 2015. Esto se debió principalmente a los efectos de la desaceleración económica de China y de otros países asiáticos.



Distribución de ingresos de peajes por segmento



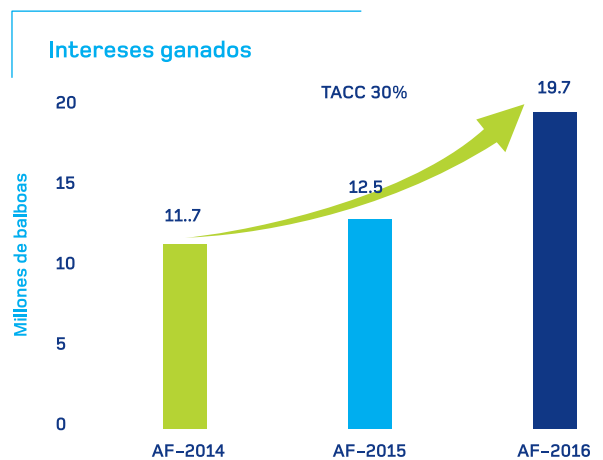
Segmento

Segmento	Ingresos (millones B./.)	Variación vs AF-2015
Portacontenedores	948	0.2% ↑
Graneleros	327	-18.4% ↓
Graneles líquidos	313	7.1% ↑
Portavehículos	197	-2.1% ↓
Carga general	44	-7.0% ↓
Carga refrigerada	45	0.3% ↑
Pasajeros	37	0.4% ↑
Otros	22	-11.2% ↓
	1,933	

INTERESES GANADOS POR B/19.7 MILLONES (TACC₂₀₁₄₋₂₀₁₆ DE 30%)²⁴

La liquidez del Canal de Panamá aumentó a una tasa compuesta de 30 por ciento del año fiscal 2014 al 2016. Al cierre del año fiscal 2016, el manejo de tesorería generó B/19.7 millones en ingresos en concepto de intereses sobre depósitos a plazo e inversiones en instrumentos financieros a corto plazo. Estos ingresos en intereses fueron de B/9 millones, u 85 por ciento, mayores a los presupuestados debido a un aumento de B/265.4 millones en la liquidez promedio y de 0.32 por ciento en la tasa de interés promedio.

Al cierre del año fiscal, el rendimiento promedio de la cartera fue de 0.81 por ciento y los intereses ganados superaron en B/7.2 millones, o 57 por ciento, a los del periodo fiscal 2015.



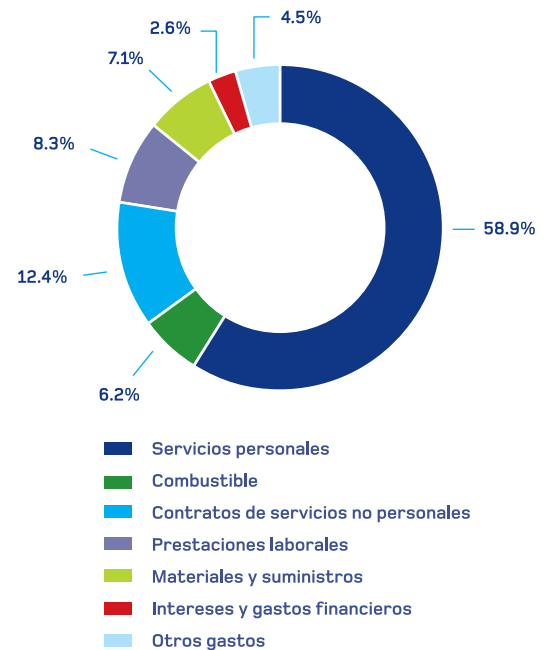
GASTO CON DOS NUEVAS ESCLUSAS OPERANDO, B/1,340 MILLONES

En el 2016, el Canal tuvo gastos por B/1,340 millones, que estuvieron 10.9 por ciento por debajo del presupuesto de gasto modificado y representaron un incremento del 7.2 por ciento con respecto al gasto del año fiscal 2015.

Los gastos de operación, que excluyen el derecho por tonelada y las tasas y depreciación, fueron de B/825 millones. Este total representa un aumento de 8.1 por ciento con relación al año fiscal 2015; siendo el rubro con mayor variación el de servicios personales, con un aumento de B/51 millones. Los resultados son consecuentes con un aumento en el volumen de operaciones por el Canal ampliado y lo acordado con cinco de las siete convenciones colectivas pactadas, luego de siete años desde la última negociación entre sindicatos y la administración.

Distribución del gasto

Excluye pago por derecho por tonelada, tasas por servicios públicos y depreciación



²⁴ TACC: tasa anual de crecimiento compuesto.

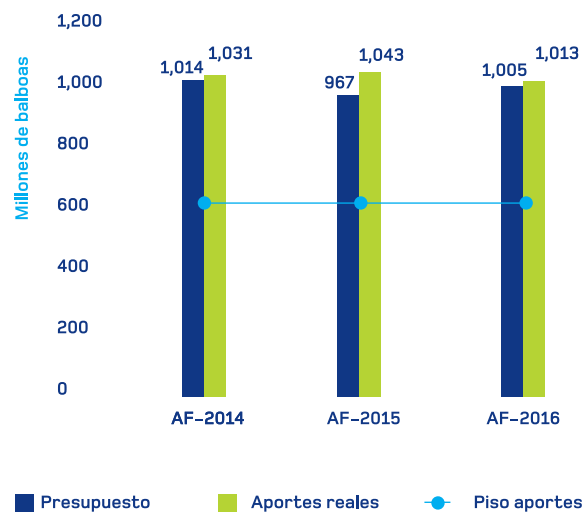


El Canal contribuyó con B/.1,013 millones en aportes directos al Tesoro Nacional.

APORTES DIRECTOS AL TESORO NACIONAL, B/.1,013 MILLONES

En el año fiscal 2016, el Canal contribuyó con B/.1,013 millones en aportes directos al Tesoro Nacional y superó en B/.8 millones el presupuesto de aportes de B/.1,005 millones. Estos aportes directos fueron B/.445 millones mayores a los B/.568 millones que son requeridos como mínimos de acuerdo a la Ley 28 del 17 de julio de 2006. Los excedentes del año fiscal 2016 fueron de B/.631 millones; cifra que supera en B/.24 millones el monto presupuestado para el año.

Aportes directos al Tesoro Nacional
Real vs presupuesto modificado
Ley 28: piso aportes B/. 568 millones



IMPACTO ECONÓMICO A PANAMÁ, B/.2,411 MILLONES

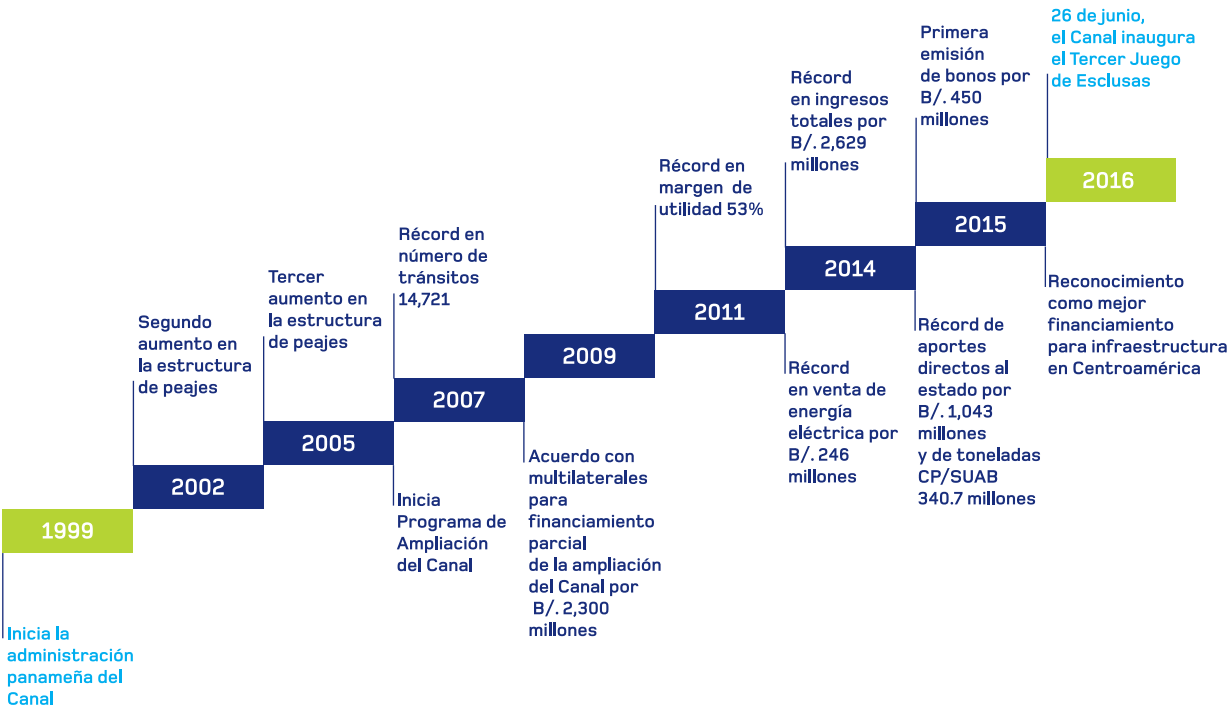
En el año fiscal 2016, el Canal generó un aporte económico directo e indirecto de B/.2,411 millones en la economía de Panamá. Este impacto económico se constituye de B/.1,013 millones en aportes directos al Tesoro Nacional, B/.198 millones en aportes indirectos a otras entidades del Estado, y B/.1,200 millones en aportes a la economía. Los aportes directos al Tesoro

Nacional incluyen los pagos de excedentes, derechos por tonelada neta y tasas por servicios públicos. Por otra parte, los aportes indirectos a otras entidades del Estado corresponden al pago de prestaciones laborales mientras que el resto de aportes a la economía corresponde a los salarios netos pagados a empleados panameños y a las compras de bienes y servicios en el comercio local, incluyendo el pago a proveedores nacionales.

Impacto económico total: B/.2,411 millones

Excedentes	B/. 631 millones	Aportes directos al Estado B/. 1,013 millones
Derecho por tonelada neta y tasa por servicios públicos	B/. 382 millones	Aportes indirectos al Estado B/. 198 millones
Impuesto sobre la renta, seguro educativo y seguro social	B/. 198 millones	Otros aportes a la economía B/.1,200 millones
Salarios netos	B/. 416 millones	
Compras de bienes y servicios y pago a contratistas locales	B/. 784 millones	

Trayectoria de éxito y compromiso con la nación



PUENTE SOBRE EL CANAL EN EL ATLÁNTICO

En cumplimiento con la Ley 28 del 17 de julio de 2006, el Canal está construyendo un puente sobre el extremo norte del Canal. Esta ley aprobó la propuesta de construcción del Tercer Juego de Esclusas y dispuso que el Canal debía desarrollar los estudios para identificar la opción más conveniente a fin de establecer un cruce vehicular, ya sea puente o túnel, en el extremo Atlántico del Canal de Panamá. Además, la ley dispuso que la construcción debía iniciarse, a más tardar, inmediatamente después de concluido el Tercer Juego de Esclusas, y que el costo de la obra debía ser sufragado por el Canal de Panamá.

El Canal inició este proyecto en el 2011. El proyecto consiste en el diseño y construcción de un puente vehicular del tipo doble atirantado, de cuatro carriles y con una longitud de 4.6 kilómetros que conectará, desde su extremo norte, el este con el oeste del Canal. El costo proyectado para esta obra es de B/.570 millones, de los cuales B/.450 millones se financiaron mediante una

emisión de bonos realizada en el 2015 (con vencimiento en 2035) y B/.120 millones que provendrán de fondos generados por el Canal.

El puente está programado para completarse durante el primer semestre del año fiscal 2018.

El puente está programado para completarse durante el año 2018.



An aerial photograph of a port facility. In the center, there are several long rows of stacked shipping containers in various colors (blue, orange, red, white). To the left, a ship is docked at a pier. The background shows some industrial buildings and a body of water.

B/.2,503

MILLONES
EN INGRESOS TOTALES

B/.2,364

MILLONES
EN INGRESOS DE TRÁNSITO

B/.2,411

MILLONES DE IMPACTO
ECONÓMICO A PANAMÁ

B/.1,013

MILLONES EN APORTES
DIRECTOS AL ESTADO



B/.19.7

MILLONES
EN INTERESES GANADOS

B/.1,340

MILLONES
EN GASTOS TOTALES

B/.198

MILLONES EN APORTES
INDIRECTOS AL ESTADO

B/.1,200

MILLONES EN OTROS
APORTES A LA ECONOMÍA

PERSPECTIVA DE CRECIMIENTO

Desde el inicio de la administración panameña del Canal en el 2000, se ha demostrado una trayectoria exitosa de crecimiento financiero y de aportes al Tesoro Nacional. Los resultados son el reflejo de una gestión enfocada a la sostenibilidad del Canal, la implementación de mejoras y crecimiento, así como la maximización de los rendimientos financieros.

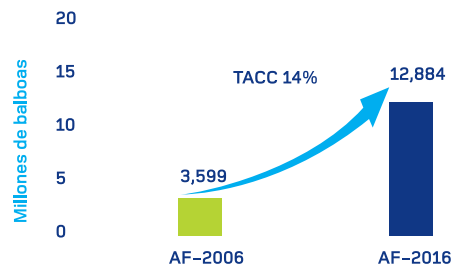
ACTIVOS POR B/12,884 MILLONES (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 14%)

Los activos del Canal han crecido a una tasa compuesta del 14 por ciento desde el año fiscal 2006 al 2016.

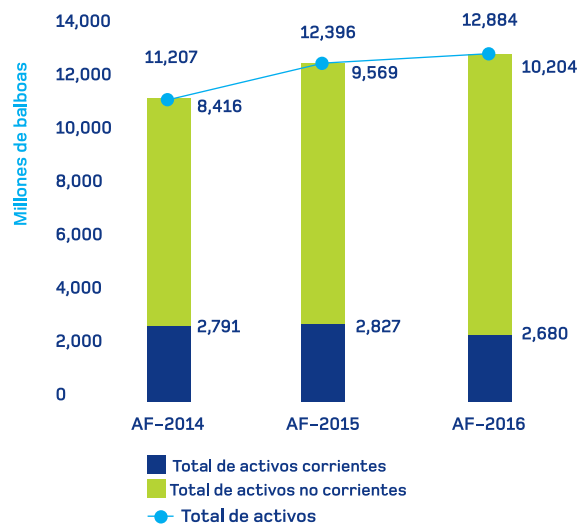
Al cierre del año fiscal 2016, el total de activos del Canal fue de B/12,884 millones. Esta cifra representó un aumento de B/488.8 millones (3.9 por ciento) con respecto al año fiscal 2015. El aumento de activos está dado, principalmente, por la conclusión del Programa de Ampliación y la incorporación a los activos fijos del Canal de las construcciones en proceso del Tercer Juego de Esclusas.

Los activos corrientes al cierre del año fiscal 2016 fueron de B/2,680 millones, los cuales representan el 20.8 por ciento del total de activos. Del resto de los activos, B/8,919 millones corresponden a propiedades, planta y equipo.

Activos de la ACP



Activos de la ACP por tipo



Los activos del Canal han crecido a una tasa compuesta de 14% entre los años 2006 y 2016.

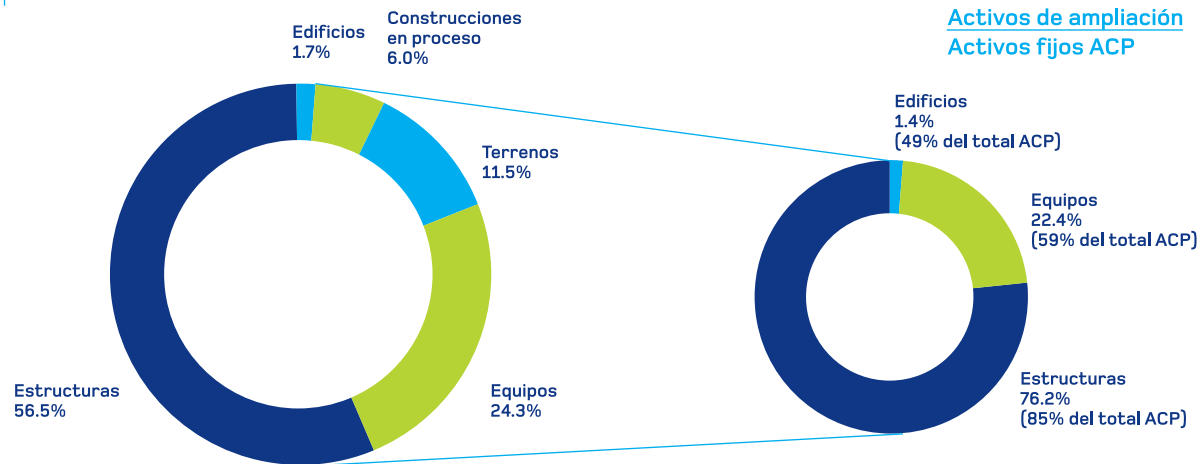


COMPOSICIÓN DE ACTIVOS FIJOS (PROPIEDAD, PLANTA Y EQUIPO)

Con la culminación del Programa de Ampliación del Canal, se incorporó 507 activos por un valor de B/.5,645 millones. De estos activos, 105 son edificios (B/.76 millones), 298 son equipos (B/.1,267 millones) y 104 son estructuras (B/.4,302 millones). En proporción a la base de

activos del Canal, los 105 nuevos edificios representan el 49 por ciento del valor total de edificios, los 298 nuevos equipos son un 59 por ciento del valor total de equipos y las 104 nuevas estructuras equivalen a un 85 por ciento del valor total de estructuras del Canal.

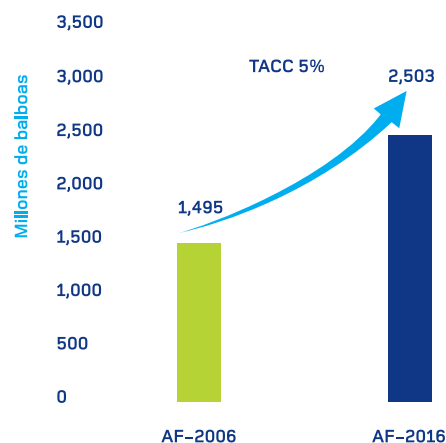
Composición de activos fijos



INGRESOS TOTALES POR B/.2,503 MILLONES (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 5%)

En los recientes 11 años de administración panameña, los ingresos del Canal, crecieron a una tasa compuesta de cinco por ciento anual del año fiscal 2006 al 2016. Este extraordinario desempeño ha sido el resultado de una gestión comprometida con impulsar el crecimiento competitivo de la ruta, invertir en la modernización, eficiencia y capacidad de sus operaciones primarias y actividades conexas, aumentar los rendimientos del capital, innovar en el mejoramiento de la productividad y trazar estrategias para atraer nuevos negocios que maximicen los beneficios al país.

Ingresos totales



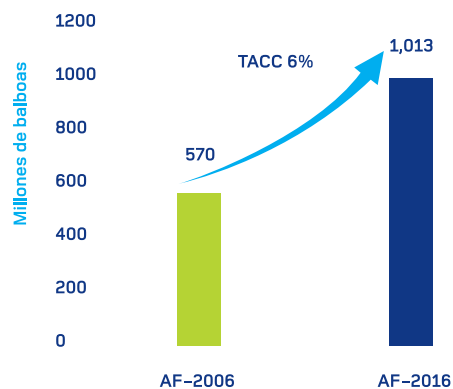


APORTES DIRECTOS AL TESORO NACIONAL POR B/1,013 MILLONES (TACC_{2006 – 2016}: 6%)

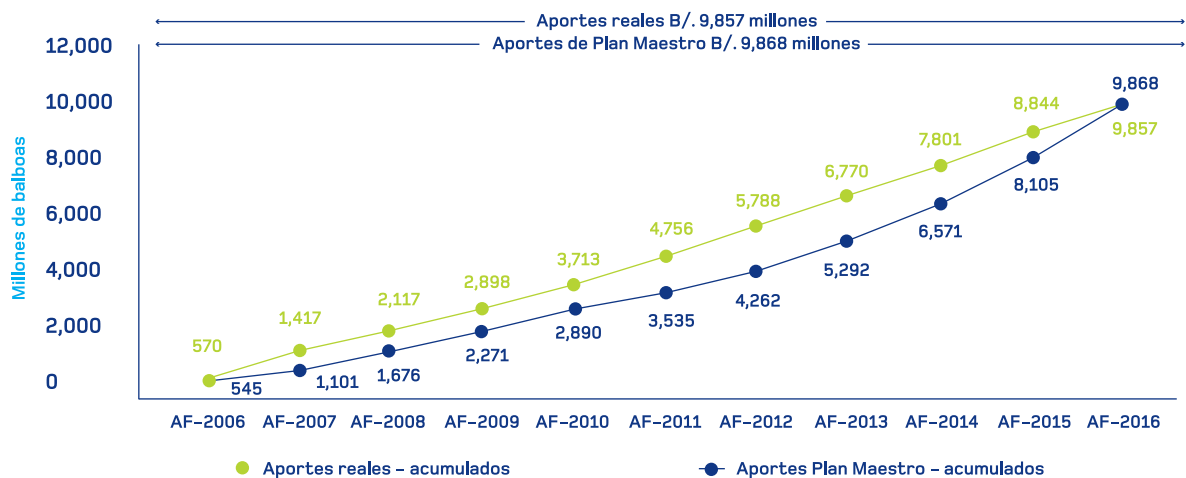
El aporte del Canal del Panamá al Tesoro Nacional en concepto de pago de excedentes, pago por derecho por toneladas y tasa por servicios públicos fue de B/1,013 millones en el año fiscal 2016. Desde el año fiscal 2006 al 2016, este aporte ha crecido a una tasa compuesta del seis por ciento.

Desde el referéndum en el año fiscal 2006 a la entrada en operación del Canal ampliado (año fiscal 2016), los aportes directos acumulados del Canal al Tesoro Nacional fueron de B/9,857 millones, cifra que concuerda con las proyecciones del Plan Maestro (B/9,868 millones).

Aportes directos al Tesoro Nacional



Total de aportes directos acumulados Reales vs plan maestro del AF-2006 al AF-2016



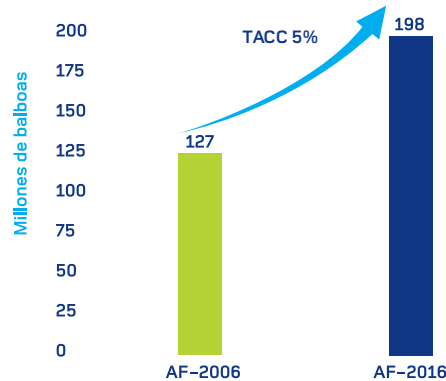


APORTES INDIRECTOS AL TESORO NACIONAL POR B/.198 MILLONES (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 5%)

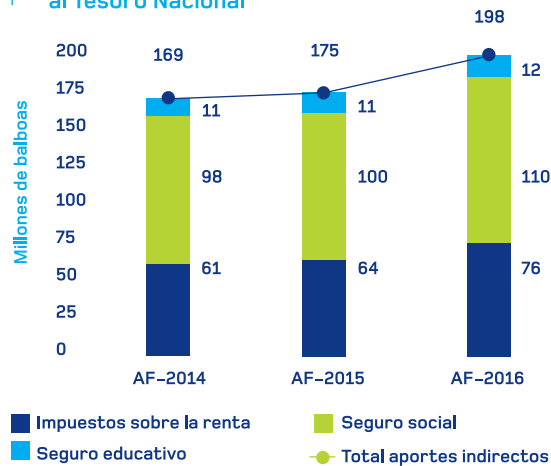
Los aportes indirectos en concepto de pago de impuesto sobre la renta, seguro educativo y seguro social fue de B/.198 millones al cierre del año 2016. Desde el año fiscal 2006 al 2016, este aporte ha crecido a una tasa compuesta de cinco por ciento.

En comparación con el periodo fiscal 2015, los aportes indirectos del Canal aumentaron en B/.23 millones. Este aumento se debió principalmente a los ajustes salariales como resultado de las convenciones colectivas pactadas entre sindicatos y el Canal.

Aportes indirectos al Tesoro Nacional



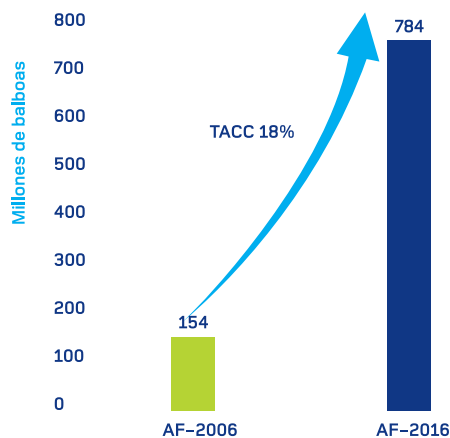
Composición de los aportes indirectos al Tesoro Nacional



APORTES A LA ECONOMÍA NACIONAL POR B/.784 MILLONES PRODUCTO DE COMPRAS DE BIENES Y SERVICIOS Y PAGOS A CONTRATISTAS LOCALES (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 18%)

Los aportes a la economía del país como resultado de compras de bienes y servicios a proveedores panameños y pago a contratistas nacionales fueron de B/.784 millones durante el año fiscal 2016. Desde el año fiscal 2006 al 2016, este aporte ha crecido a una tasa compuesta de 18 por ciento. Este aumento es el resultado, principalmente, de las inversiones en equipos e infraestructura que ha realizado el Canal en los últimos cinco años, incluyendo en el Programa de Ampliación.

Aportes a la economía en compras de bienes y servicios y pagos a contratistas locales



ANÁLISIS DUPONT (ROS, ROA²⁵, ROE)

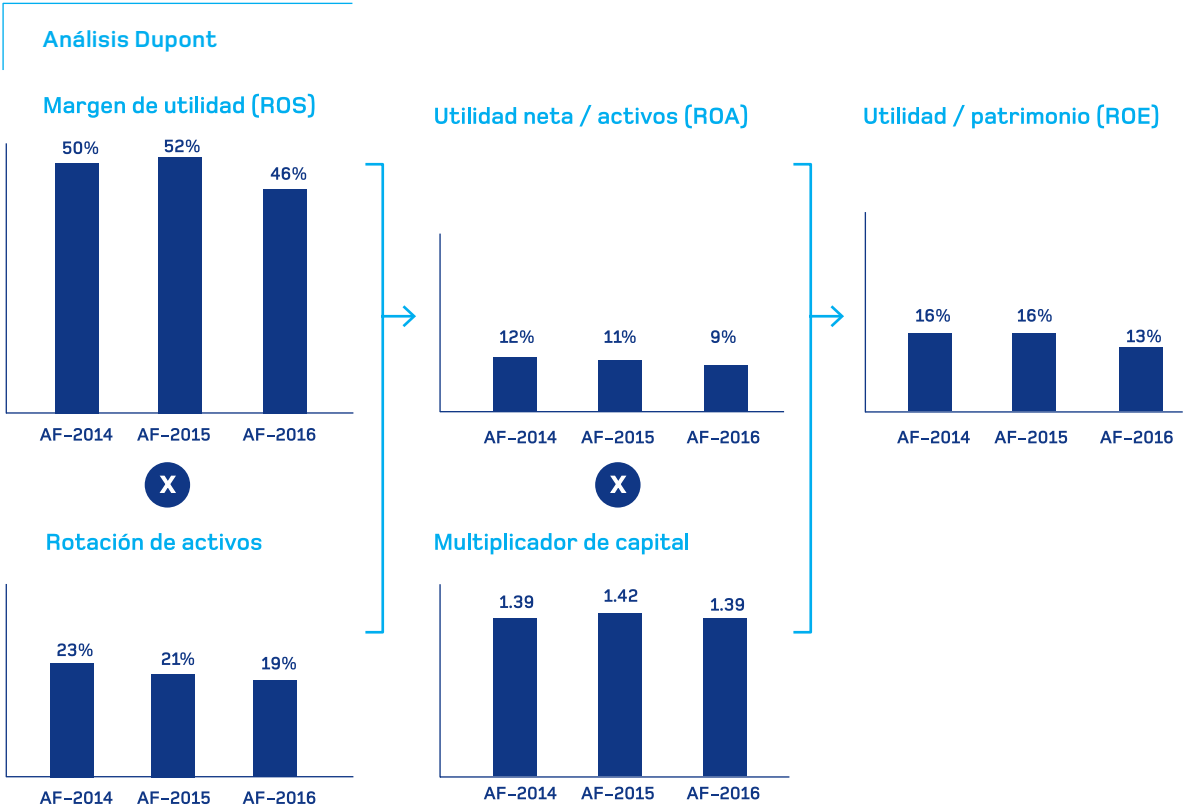
Al cierre del año fiscal 2016, el Canal obtuvo un margen de utilidad de 46 centavos de utilidad neta por cada balboa de ingreso.

La rotación de activos fue de 19 por ciento y la rentabilidad sobre los activos totales fue de 9 por ciento. La incorporación de los activos fijos del Programa de Ampliación causó que la rotación de activos se redujese

2 puntos porcentuales. La utilidad sobre el patrimonio fue de 13 por ciento.

Los indicadores financieros del Canal muestran resultados positivos y robustos. Se han implementado oportunamente estrategias para fortalecer la capacidad financiera de la empresa y seguir contribuyendo como uno de los motores del desarrollo económico del país.

²⁵ ROA: por sus siglas en inglés, return on assets.



OTROS INDICADORES FINANCIEROS

El índice de apalancamiento al cierre del año fiscal 2016 fue de 39.0 por ciento. Este índice ha sido estable en los últimos tres años, y refleja una reducción de 2.6 puntos porcentuales con respecto al año fiscal 2015. El Canal mantiene una política conservadora de apalancamiento externo.

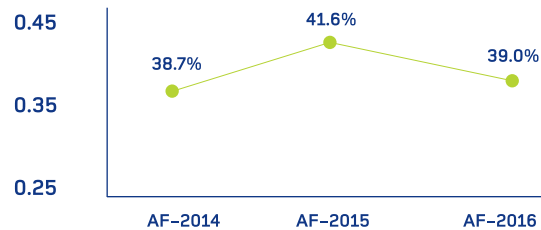
La razón corriente del Canal se elevó a 7.0, lo cual indica una robusta capacidad de pago para honrar las obligaciones financieras a corto plazo.

La rotación de activos fijos netos²⁶ disminuyó a 28.1 por ciento. Este comportamiento se atribuye principalmente al aumento de 7.2 por ciento en los activos fijos netos producto de la incorporación de los nuevos activos versus los ingresos totales.

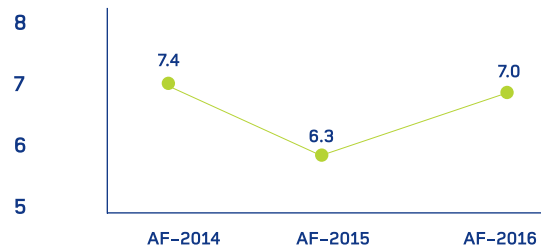
El rendimiento sobre el capital empleado (ROCE)²⁷ ha disminuido a 9.5 por ciento. Este descenso se debió, por un lado, al aumento de los activos fijos al culminar el Programa de Ampliación y, por otro lado, a que los ingresos operativos no aumentaron en la misma proporción que los activos dado el desfase en el inicio de operaciones del Tercer Juego de Esclusas.



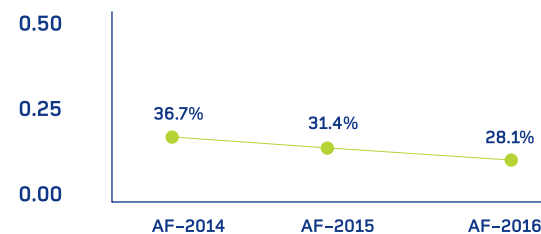
Apalancamiento Razón de endeudamiento: Pasivo / patrimonio



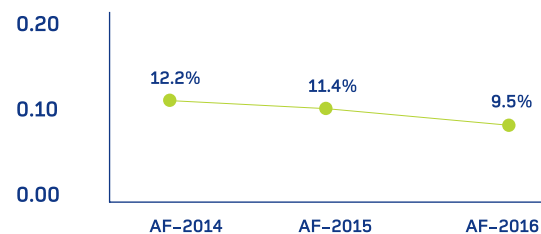
Liquidez Razón corriente: Activo corriente / pasivo corriente



Eficiencia Rotación de activos fijos netos: Ingreso / activo fijo neto



Rentabilidad ROCE : EBIT / (activo total - pasivo corriente)



²⁶ Activos fijos netos: se refiere a las propiedades, planta y equipo restando la depreciación.

²⁷ ROCE: por sus siglas en inglés, return on capital employed. Rendimiento sobre el capital invertido.



IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN EN LA ECONOMÍA NACIONAL

PERSPECTIVA ECONÓMICA ¿QUÉ HAY DESPUÉS DE LA AMPLIACIÓN?

Culminar exitosamente la ampliación del Canal es un hito en la economía nacional, mas no constituye el “fin” sino el “medio”, para que el Canal siga contribuyendo al desarrollo económico y logístico de Panamá.

Panamá ha sido calificada por el Foro Económico Mundial como “país en transición hacia la innovación”. El Canal está comprometido con la innovación, con el progreso

tecnológico y con la formación de capital humano. Para tal fin, la empresa ha identificado áreas potenciales de desarrollo para complementar la ruta del Canal de Panamá y ha iniciado estudios para determinar su viabilidad. Esto en función de potenciar el conglomerado logístico panameño y maximizar el provecho de la posición geográfica de Panamá.

Conectividad por el Canal de Panamá





PROYECTOS PARA AUMENTAR EL VALOR DE LA RUTA

El Canal se encuentra realizando dos planes maestros que buscan maximizar los flujos de carga del Canal para añadir valor a la ruta Panamá.

El Plan Maestro de desarrollo comercial: abarca 1,200 hectáreas en la ribera Oeste de la entrada Pacífica del Canal de Panamá, para impulsar comercialmente un área, que antes fue un polígono de tiro del ejército americano, a través del desarrollo actividades como: centros de distribución, bodegas, centros de procesamiento, ensamblaje liviano, terminales dedicadas de barcazas o de Roll on – Roll off, parques de negocios, todo dentro

de un complejo integrado y desarrollado de manera sostenible.

El Plan Maestro de Infraestructura de Transporte y Logística de carga de la Zona Interoceánica: comprende un área de más de 60,000 hectáreas y tiene entre sus objetivos considerar las inversiones, iniciativas y proyectos en infraestructura de transporte y uso de suelos en la Zona Interoceánica del Canal de Panamá, para realizar recomendaciones a corto, mediano y largo plazo en este tema.

Portafolio de proyectos de diversificación



RENDICIÓN DE CUENTAS Y SEGUIMIENTO A LA GESTIÓN FINANCIERA

INFORMES FINANCIEROS

Teniendo como pilar la transparencia, eficiencia y control, en cada etapa de la gestión financiera, el Canal prepara informes anuales, semestrales, trimestrales, mensuales y de seguimiento a métricos e indicadores de eficiencia, entre otros.

INFORMACIÓN FINANCIERA EN LÍNEA

En el sitio web del Canal, micanaldepanama.com, se publican informes de la gestión financiera dirigidos a lectores locales y extranjeros. La información en línea comprende lo siguiente:

- Informes anuales.
- Estados financieros (auditados y no auditados).
- Información de la planilla de los colaboradores.
- Costo de los viajes.
- Actos públicos relativos a las contrataciones públicas.
- Bienes y servicios comerciales (licitaciones, adjudicaciones y tarifas comerciales).
- Proyectos y programas de modernización (Ensanche del Corte Culebra, Mejoras de Remolcadores, Profundización del Cauce y Reemplazo de Locomotoras).
- Informe Trimestral del Programa de Ampliación.
- Gestión de bienes en desuso (calendario de ventas, venta mensual, edictos de adjudicación, subastas en línea).
- Información general sobre controles internos y su certificación.





Tanque externo
del transbordador
espacial Endeavour.



The background of the entire page is a photograph of a large cargo ship, the 'OCEAN HARVEST', sailing on a calm blue sea. The ship is positioned in the lower right quadrant of the image. Overlaid on the entire photograph is a white geometric grid consisting of squares and triangles, creating a modern, architectural feel. The text 'ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS' is centered in the upper half of the image, rendered in a clean, white, sans-serif font.

ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS





Informe de los Auditores Independientes y Estados Financieros 30 de septiembre de 2016

Contenido

Informe de los auditores independientes	135
Estado de Situación Financiera	136
Estado de Resultados	138
Estado de Resultado Integral	139
Estado de Cambios en el Patrimonio	140
Estado de Flujos de Efectivo	141
Notas a los Estados Financieros	142

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 2016, 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 2016, su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de conformidad con Normas Internacionales de Información Financiera.



15 de diciembre de 2016
Panamá, República de Panamá

Autoridad del Canal de Panamá
Estado de Situación Financiera

30 de septiembre de 2016

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

Notas	Activos:	2016	2015
	Activos no corrientes:		
	Propiedades, planta y equipo:		
4	Propiedades, planta y equipo, neto	B/. 8,386,759	B/. 2,749,688
4	Construcciones en proceso	532,208	5,571,187
	Total de propiedades, planta y equipo, neto	8,918,967	8,320,875
5	Adelantos a contratistas	887,081	889,697
24	Derecho de reembolso de la ACP	308,568	268,310
7	Propiedades de inversión	89,831	89,831
	Total de activos no corrientes	10,204,447	9,568,713
	Activos corrientes:		
8	Inventarios, neto	69,947	76,716
6,25,26	Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar	28,084	29,835
17,25	Operaciones con liquidación en curso	-	441,042
9,25	Otros activos financieros	2,250,416	1,796,575
10	Intereses acumulados por cobrar y otros activos	17,192	12,297
11, 25	Efectivo y equivalentes de efectivo	314,407	470,501
	Total de activos corrientes	2,680,046	2,826,966
	Total activos	B/. 12,884,493	B/. 12,395,679

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

Estados Financieros Anuales

Notas	Patrimonio y pasivos:	2016	2015
Patrimonio:			
12	Capital aportado	B/. 1,906,193	B/. 1,906,193
13	Reservas	6,905,119	6,372,447
14	Otras cuentas de patrimonio	(175,593)	(172,389)
15	Utilidades disponibles para distribuir	630,765	649,613
	Total de patrimonio	9,266,484	8,755,864
Pasivos no corrientes:			
17,25	Bonos por pagar	450,000	450,000
	Menos: descuento y gastos de emisión	10,208	10,772
	Bonos por pagar, neto	439,792	439,228
16,25	Préstamos	2,300,000	2,300,000
24	Beneficios a empleados	319,463	277,782
18,25	Otros pasivos financieros	176,034	170,977
	Total de pasivos no corrientes	3,235,289	3,187,987
Pasivos corrientes:			
19,25,26	Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	201,800	273,237
20	Provisión para reclamaciones de siniestros marítimos	20,054	21,041
	Salarios y vacaciones acumuladas por pagar	128,292	121,786
18,25	Otros pasivos financieros	11,450	13,044
21	Otros pasivos	21,124	22,720
	Total de pasivos corrientes	382,720	451,828
	Total de patrimonio y pasivos	B/. 12,884,493	B/. 12,395,679

Autoridad del Canal de Panamá

Estado de Resultados

Por el año terminado el 30 de septiembre de 2016

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

Notas		2016	2015
	Ingresos:		
	Ingresos por peajes	B/. 1,933,114	B/. 1,994,209
	Otros servicios de tránsito por el Canal	430,858	446,745
		<u>2,363,972</u>	<u>2,440,954</u>
	Otros ingresos:		
	Venta de energía eléctrica	66,813	101,401
26	Venta de agua	28,967	29,462
	Misceláneos	23,605	25,894
	Total de otros ingresos	<u>119,385</u>	<u>156,757</u>
	Total de ingresos	<u>2,483,357</u>	<u>2,597,711</u>
	Gastos:		
22	Servicios personales	485,896	434,588
22,26	Prestaciones laborales	68,442	61,507
22	Materiales y suministros	58,538	55,502
22	Combustible	51,205	87,854
	Transporte y viáticos	2,164	2,144
	Contratos de servicios y honorarios	102,330	84,938
	Seguros	15,195	11,869
20	Provisión para siniestros marítimos	903	11,087
8	Provisión para obsolescencia de inventario	2,569	487
4,22	Depreciación	132,392	92,510
15,19,26	Derechos y tasas pagadas al Tesoro Nacional	382,365	393,829
22	Otros gastos	15,855	13,074
	Total de gastos	<u>1,317,854</u>	<u>1,249,389</u>
	Resultados de operaciones	1,165,503	1,348,322
	Ingresos financieros	19,693	12,519
16	Costos financieros	<u>21,759</u>	<u>-</u>
	(Costos) ingresos financieros, neto	<u>(2,066)</u>	<u>12,519</u>
	Utilidad neta del año	<u>B/. 1,163,437</u>	<u>B/. 1,360,841</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 2016

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

Notas		2016	2015
	Utilidad neta del año	<u>B/. 1,163,437</u>	<u>B/. 1,360,841</u>
	Otro resultado integral		
	Otro resultado integral a ser reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes:		
	Pérdida neta en coberturas de flujos de efectivo - contratos de permuta de tasas de interés	(1,803)	(34,234)
	Ganancia neta en coberturas de flujos de efectivo - contratos de permuta de precios de materiales	-	46
	Otro resultado integral neto a ser reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes	<u>(1,803)</u>	<u>(34,188)</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	(1,401)	(876)
	Otro resultado integral neto que no será reclasificado a la utilidad neta de períodos subsecuentes	<u>(1,401)</u>	<u>(876)</u>
14	Otro resultado integral - pérdida del año	<u>(3,204)</u>	<u>(35,064)</u>
	Resultado integral total del año	<u><u>B/. 1,160,233</u></u>	<u><u>B/. 1,325,777</u></u>

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

Autoridad del Canal de Panamá

Estado de Cambios en el Patrimonio

Por el año terminado el 30 de septiembre de 2016

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

Notas		Capital aportado	Reserva	Otras cuentas de patrimonio	Unidades disponibles para distribuir	Total de patrimonio
Notas	Saldo al 1 de octubre de 2014	B/. 1,905,210	B/. 5,661,219	B/. (137,325)	B/. 653,821	B/. 8,082,925
	Utilidad neta del año	-	-	-	1,360,841	1,360,841
14	Otro resultado integral:					
	Coberturas de flujos de efectivo	-	-	(34,188)	-	(34,188)
	Valuaciones actuariales	-	-	(876)	-	(876)
	Resultado integral del año	-	-	(35,064)	1,360,841	1,325,777
15	Transferencia al Tesoro Nacional	-	-	-	(653,821)	(653,821)
13	Aumento neto en las reservas	-	711,228	-	(711,228)	-
4	Bienes transferidos de la República de Panamá	983	-	-	-	983
	Saldo al 30 de septiembre de 2015	B/. 1,906,193	B/. 6,372,447	B/. (172,389)	B/. 649,613	B/. 8,755,864
	Utilidad neta del año	-	-	-	1,163,437	1,163,437
14	Otro resultado integral:					
	Coberturas de flujos de efectivo	-	-	(1,803)	-	(1,803)
	Valuaciones actuariales	-	-	(1,401)	-	(1,401)
	Resultado integral del año	-	-	(3,204)	1,163,437	1,160,233
15	Transferencia al Tesoro Nacional	-	-	-	(649,613)	(649,613)
13	Aumento neto en las reservas	-	532,672	-	(532,672)	-
	Saldo al 30 de septiembre de 2016	B/. 1,906,193	B/. 6,905,119	B/. (175,593)	B/. 630,765	B/. 9,266,484

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 2016

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

Notas		2016	2015
	Flujos de efectivo de las actividades de operación:		
	Utilidad neta del año	B/. 1,163,437	B/. 1,360,841
4,22	Depreciación	132,392	92,510
24	Movimiento neto en los planes de retiro, neto de derecho de reembolso	21	830
4	Pérdida por disposición del activo fijo	896	256
8	Estimación para obsolescencia de inventario	2,569	487
20	Provisión para siniestros marítimos	903	11,087
	Descuento amortizado en bonos por pagar	564	-
	Cambios en el capital de trabajo:		
	Disminución en cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar	1,751	13,092
	Disminución en inventarios	4,200	7,002
	(Aumento) disminución en intereses acumulados por cobrar y otros activos	(4,895)	665
	(Disminución) aumento en cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	(71,437)	80,743
20	Pagos de reclamaciones de siniestros marítimos	(1,890)	(2,910)
	Aumento (disminución) en salarios y vacaciones acumuladas por pagar	6,506	(3,065)
	Disminución en otros pasivos financieros corrientes	(1,594)	(280)
	Disminución en otros pasivos	(1,596)	(9,851)
	Efectivo neto provisto por las actividades de operación	1,231,827	1,551,407
	Flujos de efectivo de las actividades de inversión:		
	Compra de propiedades, planta y equipos	(728,764)	(1,279,546)
	Compra de otros activos financieros	(3,150,072)	(2,394,635)
	Vencimientos de otros activos financieros	2,699,486	2,425,233
	Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	(1,179,350)	(1,248,948)
	Flujos de efectivo de las actividades de financiamiento:		
17	Gastos por emisión de bonos	-	(1,814)
17,25	Cobros procedentes de la emisión de bonos	441,042	-
15	Transferencia al Tesoro Nacional	(649,613)	(653,821)
	Efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento	(208,571)	(655,635)
	Disminución neto en el efectivo y equivalentes de efectivo	(156,094)	(353,176)
	Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	470,501	823,677
11	Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	B/. 314,407	B/. 470,501
	Actividades de inversión que no representaron desembolsos en efectivo:		
7	Reclasificación de propiedades, planta y equipos a propiedades de inversión	B/. -	B/. (74)
	Intereses:		
	Intereses cobrados	B/. 38,715	B/. 41,667
	Intereses pagados	B/. 72,167	B/. 69,224

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

Autoridad del Canal de Panamá

Notas a los Estados Financieros

Por el año terminado el 30 de septiembre de 2016

(Cifras expresadas en miles de balboas B/.)

1. Información general

Los estados financieros de la Autoridad del Canal de Panamá (la ACP) para el año terminado el 30 de septiembre de 2016, fueron aprobados por la Junta Directiva y autorizados para su emisión el 15 de diciembre de 2016.

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. Bases para la preparación de los estados financieros

Los estados financieros de la ACP para el período terminado el 30 de septiembre de 2016, 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).

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 cuales se describen en las políticas contables.

3. Resumen de las principales políticas contables

Moneda funcional

La ACP mantiene sus registros contables en dólares estadounidenses (USD \$), que es su moneda funcional, y los estados financieros están expresados en balboas (B/). 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.

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.

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.

Transferencia al Tesoro Nacional

La transferencia al Tesoro Nacional corresponde a la utilidad neta menos los fondos requeridos para las reservas de los proyectos de inversión y para las otras reservas de patrimonio aprobadas por la Junta Directiva de acuerdo a la Ley Orgánica de la ACP.

Tasas pagadas al Tesoro Nacional

Las tasas pagadas al Tesoro Nacional de la República de Panamá, que corresponden a los derechos por tonelada neta y tasas por servicios públicos estipuladas por la Constitución Política de la República de Panamá, son reconocidas cuando se incurren. Por mandato constitucional, la ACP no está sujeta al pago de impuestos, gravámenes, tarifas, cargos, tasas o tributos de índole municipal o nacional, con la excepción de los pagos como empleador del seguro social, seguro educativo y riesgos profesionales de sus empleados, servicios públicos y los derechos por tonelada neta del Canal.

Costos por préstamos y de bonos

Los costos de los préstamos y de los bonos emitidos 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, 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. Los otros costos de préstamos son reconocidos como gasto en el período en que se incurren. Los costos de financiamiento consisten en intereses y otros costos en que la ACP incurre con relación a la contratación de financiamiento.

Propiedades, planta y equipo

El Canal de Panamá como ente definido en la Constitución y de acuerdo con el Capítulo I de la Ley No. 19 de 1997, es patrimonio inalienable de la Nación panameña e incluye (i) la propia vía acuática, (ii) sus fondeaderos, atracaderos y entradas, (iii) las tierras y aguas marítimas, lacustres y fluviales, (iv) las esclusas, (v) las represas auxiliares y los (vi) diques y estructuras de control de agua. La ACP es propietaria legal de las instalaciones del Canal, edificios, estructuras y equipos requeridos para hacer funcionar la operación del Canal de Panamá. Además, en virtud del Artículo 49 de la Ley No. 19 de 1997, la ACP tiene la facultad de deshacerse de estos activos en la medida en que no sean necesarios para el funcionamiento del Canal de Panamá. Estos activos incluyen actualmente, entre otros, las plantas generadoras de electricidad y plantas de potabilización de agua, muelles y desembarcaderos, diques secos, estaciones de radio, telemetría y estaciones hidro-meteorológicas, áreas de dragado, vertederos, faros, boyas y señales de ayuda a la navegación y oleoductos.

Las propiedades, planta y equipo adquiridos para el uso, 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 sufrido.

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 equipo con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados. Cuando las partes significativas de una partida de propiedades, planta y equipo 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 depreciación.

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

Años	Edificios	Estructuras	Equipos
3 – 15	-	Caminos de asfalto	Automóviles, camiones, computadoras personales
20 – 50	Cemento, acero	Tanques de agua, muelles flotantes, calles de concreto	Locomotoras, remolcadores, dragas, grúas flotantes
75	-	Muelles de cemento, puentes, torres de enfilamiento	Compuertas, grúas
100	-	Estructuras de las esclusas, represas,	-

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

Los elementos de las propiedades, 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 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 las propiedades, 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 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 depreciación.

Los costos 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 del 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.

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. 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 posible 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 periodo 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 obligación económica con alta probabilidad 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 costo 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 en 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 Arbitraje establecido en el contrato respectivo. Si no existe cláusula arbitral, el caso será resuelto por la Sala Tercera de la Corte Suprema.

Beneficios a empleados

Noventa por ciento (90%) de la fuerza laboral de la ACP está representada por seis unidades negociadoras (sindicatos) que cuentan con convenciones colectivas que son negociadas y cuyos términos se ajustan periódicamente. Durante el año fiscal 2016, se pactaron cuatro convenciones colectivas de los No Profesionales y Profesionales que estarán vigentes hasta el año 2019, la de los Capitanes y Oficiales de Cubierta, vigente hasta el año 2020 y la de los Prácticos, vigente hasta el año

2021. Actualmente, se mantienen procesos de negociación de convenciones colectivas de dos unidades negociadoras.

En los planes de beneficios definidos para el retiro voluntario de los empleados, un pasivo actuarial es reconocido no sólo por la obligación legal en los términos formales del plan, sino también para las proyecciones implícitas de naturaleza constructiva derivada de las expectativas creadas por las prácticas informales según lo dispuesto en la NIC 19. Estas proyecciones actuariales, de carácter constructivo, no constituyen un pasivo laboral o una obligación legal para 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. Cumpliendo con la NIC 19, la ACP determina 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 u obligación 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 costo 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 tanto la intención como la capacidad 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 efectiva, 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 inherentes 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 serán afectados adversamente.

Reconocimiento de instrumentos financieros

La ACP utiliza la fecha de negociación en el registro de transacciones de instrumentos 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.

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

Préstamos y bonos por pagar

Los préstamos y bonos 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. El costo amortizado se calcula considerando cualquier prima o descuento en la adquisición y los honorarios o costos que son parte integral de la 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 está exenta del pago de todo tributo, impuesto, derecho, tasa, cargo o contribución, de carácter nacional o municipal, con excepción de las cuotas de seguro 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, (cobertura 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 discontinúa 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.

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 período anual terminado el 30 de septiembre de 2016 son las mismas que las aplicadas en los estados financieros del período anual terminado el 30 de septiembre de 2015.

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 aplican 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: Clasificación y medición de activos y pasivos financieros; deterioro; y contabilidad de cobertura. La norma tiene vigencia para los períodos anuales que empiezan en o después del 1 de enero de 2018. La aplicación anticipada, de manera total o parcial de la NIIF 9, es permitida para períodos anuales que inicien en o después del 24 de julio de 2014.

NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes

La norma establece los principios que una entidad debe aplicar para medir y reconocer una ganancia. El principio principal es que una entidad debe reconocer una ganancia por el monto

que refleje la cantidad a la cual es merecedora a cambio de la transferencia a un cliente por bienes o servicios. En abril 2016, se publicaron enmiendas a la NIIF 15, las cuales tienen vigencia para los períodos anuales que empiezan en o después del 1 de enero de 2018. La aplicación temprana de esta norma es permitida.

NIIF 16 Arrendamientos

La NIIF 16 establece que el arrendamiento de todos los activos se contabiliza, con algunas excepciones menores. Un arrendamiento es definido como un contrato o parte de un contrato que conlleva el derecho a usar un activo por un período de tiempo a cambio de una remuneración. La norma tiene vigencia para los períodos anuales que empiezan en o después del 1 de enero de 2018. La aplicación temprana de esta norma es permitida.

Mejoras a las NIIF

Mejoras anuales de los ciclos

A continuación se listan las mejoras a normas que son efectivas a partir del 1 de julio de 2014:

NIIF 2 Pagos Basados en Acciones. Esta enmienda se aplica de forma prospectiva y aclara varios temas relacionados a las definiciones de condiciones de rendimiento y condiciones de servicio las cuales son condiciones de irrevocabilidad de la concesión. Además, las clarificaciones son consistentes con la manera en la cual la ACP ha identificado algunas condiciones de rendimiento y servicio las cuales son irrevocables en períodos previos. Esta mejora no tuvo impacto en la ACP.

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

NIC 16 Propiedades, 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, propiedades, planta y equipo. La enmienda se aplica prospectivamente y aclara que la NIIF 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.

NIIF 3 Combinaciones de Negocios. Esta enmienda se aplica prospectivamente y aclara el tema de las excepciones dentro del alcance de la NIIF 3, como sigue:

- Los acuerdos conjuntos, no solo las sociedades conjuntas, están fuera del alcance de la NIIF 3.
- El alcance de las excepciones aplica solo a la contabilidad en los estados financieros de los acuerdos conjuntos.

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 se mencionan a continuación pero tampoco están limitadas por las mismas:

- determinación de la vida útil de los activos fijos (véase nota 4);
- recuperación de los adelantos realizados así como los respectivos reclamos registrados o revelados provenientes o dirigidos a los contratistas principales de la ACP. Dichos montos están en su mayoría garantizados por bancos garantes (nota 5 y 25);
- recuperación de propiedad, planta, y equipo, incluyendo saldos en construcciones en proceso (nota 4);
- valor razonable de instrumentos financieros (véase nota 25);
- la estimación del pasivo actuarial por los planes de beneficios por retiro de empleados y derecho de reembolso de estos planes (véase nota 24); y
- la estimación de la provisión para reclamaciones de siniestros marítimos y pasivos contingentes (véase notas 20 y 28, respectivamente).

4. Propiedades, planta y equipo, neto

A continuación se detallan las propiedades, planta y equipo:

Costo	Edificios	Estructuras	Equipos	Terrenos	Construcciones en proceso	Total
<i>Balance al 1 de octubre de 2014</i>	B/. 116,251	B/. 882,765	B/. 1,557,848	B/. 1,022,228	B/. 4,547,682	B/. 8,126,774
Adiciones	5,000	175,822	46,209	909	1,023,505	1,251,445
Retiros	(871)	(690)	(14,427)	-	-	(15,988)
<i>Balance al 30 de septiembre de 2015</i>	120,380	1,057,897	1,589,630	1,023,137	5,571,187	9,362,231
Adiciones	81,982	4,363,751	1,327,627	-	(5,038,979)	734,381
Reconocimiento de pérdida en activos	-	(361)	(484)	-	-	(845)
Retiros	(6)	-	(8,510)	-	-	(8,516)
<i>Balance al 30 de septiembre de 2016</i>	<u>B/. 202,356</u>	<u>B/. 5,421,287</u>	<u>B/. 2,908,263</u>	<u>B/. 1,023,137</u>	<u>B/. 532,208</u>	<u>B/. 10,087,251</u>

Depreciación acumulada	Edificios	Estructuras	Equipos	Terrenos	Construcciones en proceso	Total
<i>Balance 1 de octubre de 2014</i>	B/. (40,470)	B/. (307,371)	B/. (613,821)	-	-	B/. (961,662)
Gasto de depreciación	(2,391)	(22,394)	(70,689)	-	-	(95,474)
Retiros	762	662	14,356	-	-	15,780
<i>Balance 30 de septiembre de 2015</i>	(42,099)	(329,103)	(670,154)	-	-	(1,041,356)
Gasto de depreciación	(3,148)	(50,463)	(81,782)	-	-	(135,393)
Retiros	6	-	8,459	-	-	8,465
<i>Balance al 30 de septiembre de 2016</i>	<u>B/. (45,241)</u>	<u>B/. (379,566)</u>	<u>B/. (743,477)</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. (1,168,284)</u>

Valor neto en libros

<i>Balance al 30 de septiembre de 2016</i>	<u>B/. 157,115</u>	<u>B/. 5,041,721</u>	<u>B/. 2,164,786</u>	<u>B/. 1,023,137</u>	<u>B/. 532,208</u>	<u>B/. 8,918,967</u>
<i>Balance al 30 de septiembre de 2015</i>	<u>B/. 78,281</u>	<u>B/. 728,794</u>	<u>B/. 919,476</u>	<u>B/. 1,023,137</u>	<u>B/. 5,571,187</u>	<u>B/. 8,320,875</u>

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 2014	B/. 4,222,157	B/. 325,525	B/. 4,547,682
Adiciones	956,342	224,486	1,180,828
Transferencia a propiedad, planta y equipo	(204)	(226,875)	(227,079)
Intereses, comisiones y otros gastos de financiamiento	69,756	-	69,756
<i>Saldo al 30 de septiembre de 2015</i>	5,248,051	323,136	5,571,187
Adiciones	411,887	268,090	679,977
Transferencia a propiedad, planta y equipo	(5,676,283)	(97,076)	(5,773,359)
Intereses, comisiones y otros gastos de financiamiento	54,403	-	54,403
<i>Saldo al 30 de septiembre de 2016</i>	<u>B/. 38,058</u>	<u>B/. 494,150</u>	<u>B/. 532,208</u>

La propuesta para la construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá fue aprobada en cumplimiento de la Ley 28 del 17 de julio de 2006 emitida por el Órgano Ejecutivo. El 22 de octubre de 2006, el pueblo panameño aprobó el Programa de Ampliación del Canal (el Programa) a través de un referéndum nacional de acuerdo a requerimientos constitucionales. El proyecto para el Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas era el componente principal del Programa.

La ACP inició las operaciones comerciales del tercer juego de esclusas en el tercer cuatrimestre del 2016. Durante el año fiscal 2016 se capitalizaron costos por B/.5,676,283 del Programa de Ampliación del Canal de Panamá de la siguiente manera: 101 edificios por B/.75,949; 99 estructuras por B/.4,323,727 y 275 equipos por B/.1,276,607. Adicionalmente, durante la construcción y previo al año fiscal 2016, se capitalizaron B/.3,517 del programa en 32 activos considerados de uso común de la ACP. En total se capitalizaron costos para el tercer juego de esclusas por B/.5,679,800 en 507 activos.

Durante el año fiscal 2016, las construcciones en proceso del programa de inversiones regular totalizaron B/.494,150 destacando el proyecto de diseño y construcción del puente en el extremo Atlántico del Canal por B/.260,041.

En el año 2016, la ACP registró pérdidas por retiros o disposición de activos por B/.896 (2015: B/.256) que incluyen: chimenea, quemadores de bunker y unidad sopladora de hollín. Durante el año fiscal 2016, los principales activos que se retiraron incluyeron un remolcador, sedanes, luminarias en cámaras de esclusas y perforadoras.

La depreciación a septiembre 30, 2016 por B/.3,001 (2015: B/.2,964) correspondiente a equipos utilizados en los proyectos del programa de inversiones fue capitalizada en propiedades, planta y equipo.

5. Adelantos a contratistas

Los adelantos a contratistas se detallan a continuación:

	2016	2015
Grupo Unidos Por el Canal, S.A. (GUPCSA):		
Movilización	B/. 247,959	B/. 247,959
Planta	300,000	300,000
Proveedores específicos	69,596	99,078
Compuertas	30,754	30,754
Desembolsos específicos	99,995	99,995
Subcontratistas y suplidores	119,943	85,589
Sub-total	868,247	863,375
Otros:		
Construcción del Puente sobre el Canal en el Atlántico	18,834	26,322
Sub-total	18,834	26,322
Total de adelantos a contratistas	B/. 887,081	B/. 889,697

GUPCSA es la empresa contratista del proyecto que es responsable del contrato para el diseño y la construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá, cuyos accionistas son Sacyr Vallehermoso, S.A., Jan de Nul N.V., Salini-Impregilo S.p.A y Constructora Urbana, S.A. (CUSA).

El contratista deberá hacer sus mejores esfuerzos para completar cualquier trabajo pendiente y/o ejecutar todos los trabajos necesarios para subsanar los defectos y/o daños registrados, en un tiempo razonable tal como fue solicitado por el Representante de la ACP, el 31 de diciembre de 2016 o la fecha más cercana a ésta que le sea posible.

El 31 de diciembre de 2014, la Junta de Resolución de Disputas (DAB por sus siglas en inglés) emitió su decisión de reconocer el pago de una parte de las cantidades reclamadas por GUPCSA, de los presuntos sobrecostos relacionados con los agregados de basalto y diseño de mezcla de concreto para la construcción del Tercer Juego de Esclusas. En este caso, GUPCSA reclamó B/.463,935 de los cuales el DAB reconoció solo B/.233,234. Como se estipuló en el contrato, B/.116,617 o 50% de los fondos concedidos a GUPCSA se aplicaron para pagar completamente el anticipo a proveedores de materiales clave por B/.68,279 y reducir el anticipo para proveedores específicos de B/.48,338. El resto del monto de B/.116,617 se pagó a GUPCSA según los términos y condiciones establecidas en el contrato. Las partes sometieron esta disputa a la instancia arbitral.

Durante el año fiscal 2016, el DAB emitió su decisión de reconocer el pago de una parte de las cantidades reclamadas por GUPCSA, en relación a seis disputas relacionadas con la construcción del Tercer Juego de Esclusas. En estos casos, GUPCSA reclamó B/.119,045 de los cuales el DAB reconoció solo B/.56,642. De los fondos concedidos a GUPCSA se aplicaron B/.29,482 para reducir el anticipo para proveedores específicos. El resto del monto de B/.29,482 se pagó a GUPCSA según los términos y condiciones establecidas en el contrato. La ACP presentó una carta de insatisfacción, reservando su derecho a elevar el reclamo a la instancia arbitral.

La ACP mantiene una garantía de responsabilidad solidaria (joint and several guarantee) emitida por Sacyr, Impregilo, Jan De Nul y CUSA y una garantía de la empresa madre para la garantía de responsabilidad solidaria (parent company guarantee) firmada por SOFIDRA, empresa madre de Jan De Nul, las cuales fueron presentadas a la ACP como parte de los requisitos para dar su consentimiento a la cesión del Contrato del Consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC) a la empresa GUPCSA (actual contratista). Con fundamento a las garantías antes descritas las empresas en cuestión asumen frente a la ACP la responsabilidad conjunta y solidaria, como deudor principal, de garantizar frente a la ACP el cumplimiento de todas las obligaciones, garantías y compromisos del Contratista (GUPCSA) asumidos en virtud y de conformidad con el contrato, de acuerdo a los términos de éste.

Los adelantos a GUPCSA incluyen desembolsos por los siguientes conceptos:

Movilización y planta:

Desembolso 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 & Poors. De acuerdo al contrato, el pago de 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 fuese cancelado y luego mediante retenciones del 15% de cada certificado de pago hasta que el remanente de este adelanto hubiese sido 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 de los pagos para la cancelación del adelanto de movilización previamente efectuado. Esta variación al contrato introdujo varias condiciones que debe cumplir GUPCSA para que la ACP otorgue y mantenga la suspensión temporal para la cancelación del adelanto para movilización y prevé que sea pagado en su totalidad, a más tardar, el 31 de diciembre 2018, de lo contrario la ACP tendrá derecho a cobrar mediante la carta de crédito, la suma que esté aún pendiente.

El 11 de octubre de 2016, hubo un cambio a la variación del 1 de agosto de 2014, debido a que no se dieron las finalizaciones funcionales por GUPCSA por lo que la fecha para la cancelación del adelanto en su totalidad, se cambió al 1 de junio de 2018.

El contrato establece que GUPCSA debe mantener la carta de crédito válida y ejecutable hasta que el adelanto de movilización sea cancelado a la ACP. Si el adelanto por movilización no se ha cancelado a los 45 días antes de la fecha de vencimiento de la carta de crédito, la cual es actualmente el 31 de diciembre de 2016, 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 período no menor de un año (o un período menor como sea requerido), de lo contrario la ACP tendrá derecho a cobrar mediante la carta de crédito, la suma que esté pendiente aún.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha retenido a GUPCSA B/.52,041.

Adelanto a GUPCSA 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 & Poors y otra por B/.200,000 de otro banco con grado de inversión BBB- de

Standard & Poors. De acuerdo al contrato, el pago a la ACP 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 estableció varias condiciones que debe cumplir GUPCSA para que la ACP otorgue y mantenga la suspensión temporal para la cancelación del adelanto para planta y prevé 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 11 de octubre de 2016, hubo un cambio a la variación del 1 de agosto de 2014, debido a que no se dieron las finalizaciones funcionales por GUPCSA por lo que la fecha para la cancelación del adelanto en su totalidad, se cambió al 1 de junio de 2018.

El contrato establece que la carta de crédito se debe mantener válida y ejecutable hasta que el adelanto de pago de planta sea cancelado a la ACP. Actualmente, B/.200,000 de este adelanto ya se encuentran garantizados por una carta de crédito que está vigente hasta el 31 de diciembre de 2018. Sin embargo, si el adelanto no se ha pagado totalmente a los 45 días antes de la fecha de vencimiento de la carta de crédito que garantiza los restantes B/.100,000 de este adelanto, (la cual es actualmente el 31 de diciembre de 2016,) a más tardar 30 días antes de esta fecha de vencimiento, GUPCSA está obligada a extender la vigencia de dicha carta de crédito por un período no menor de un año (o un período 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 2016, la ACP no ha realizado retenciones a GUPCSA.

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 2016, 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 las cuales GUPCSA debería cumplir para posponer la cancelación de los adelantos más allá del 31 de diciembre de 2015. Estas condiciones están relacionadas a las provisiones de las garantías, 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. Posteriormente, las partes acordaron una variación al contrato que estableció mantener la garantía corporativa hasta diciembre 2016. 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 11 de octubre de 2016, hubo un cambio a la variación del 1 de agosto de 2014, debido a que no se dieron las finalizaciones funcionales por GUPCSA por lo que la fecha para la cancelación del adelanto en su totalidad, se cambió al 1 de junio de 2018.

El contrato establece que las garantías de los adelantos deben estar vigentes, válidas y ejecutables hasta que el adelanto para los proveedores específicos sea cancelado. Si 45 días antes del 31 de diciembre de 2016, GUPCSA no ha presentado una carta de crédito con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2018 para garantizar el adelanto de pago de los proveedores específicos, GUPCSA está obligado a cancelar dicho adelanto a más tardar el 31 de diciembre de 2016. De lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la garantía corporativa vigente, la restitución de la suma que esté pendiente aún.

Durante el año fiscal 2015, la ACP redujo el anticipo en B/.48,338 debido a la aplicación del producto de un reclamo decidido por el DAB a favor del contratista el 31 de diciembre de 2014.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha retenido B/.77,821 (2015: B/.48,338). Durante el año fiscal 2016, la ACP redujo el anticipo en B/.29,482 debido a la aplicación del producto de un reclamo fallado por el DAB a favor del contratista.

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 que fue 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 estaba garantizado por una fianza de pago emitida por Zurich American Insurance Company, conocido como garantía para planta y materiales, hasta su expiración el 31 de marzo 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 posponer la cancelación de los adelantos más allá del 31 de diciembre de 2015. Estas condiciones están relacionadas a la entrega por GUPCSA a la ACP de las garantías, 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. Posteriormente, las partes acordaron una variación al contrato que estableció mantener la garantía corporativa hasta diciembre 2016. 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 11 de octubre de 2016, hubo un cambio a la variación del 1 de agosto de 2014, debido a que no se dieron las finalizaciones funcionales por GUPCSA por lo que la fecha para la cancelación del adelanto en su totalidad, se cambió al 1 de junio de 2018.

El adelanto para las compuertas puede ser 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 45 días antes del 31 de diciembre de 2016, GUPCSA no ha presentado una carta de crédito con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2018 para garantizar el adelanto de pago de compuertas, GUPCSA está obligado a cancelar dicho adelanto a más tardar el 31 de diciembre de 2016. De no cancelarse la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la garantía corporativa vigente, la restitución de la suma que esté pendiente aún.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha retenido B/.6,378 (2015: B/.6,378).

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 2016, 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 enero de 2017.

El segundo adelanto para las compuertas, según el contrato, sería cancelado por GUPCSA a la ACP mediante deducciones 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 fuese cancelado en el certificado de pago de noviembre de 2015 a emitirse en diciembre de 2015, de lo contrario se podría reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que estuviese aún pendiente.

El 30 de abril de 2015, las partes suscribieron la variación 145 al Contrato, mediante la cual se extendió la fecha de cancelación de éste segundo adelanto, hasta diciembre del 2016.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha retenido B/.12,000 (2015: B/.12,000).

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 otros B/.100,000. Al 30 de septiembre de 2016, la ACP le ha desembolsado a GUPCSA un adelanto de B/.99,995. 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 variaciones al contrato para modificar las provisiones relacionadas con los desembolsos específicos. El adelanto para desembolsos específicos está garantizado por las garantías corporativas de los accionistas de GUPCSA acordadas en el Contrato para estos efectos.

Según el contrato, el adelanto por B/.100,000 para desembolsos específicos debía ser cancelado a la ACP en el certificado de pago de noviembre de 2015 a emitirse en diciembre de 2015. Sin embargo mediante la Variación 150 al Contrato, se extendió el plazo para la fecha de cancelación de este adelanto para el 31 de diciembre de 2016 y GUPCSA presentó la garantía correspondiente. Si GUPCSA cumple con estas condiciones, entonces GUPCSA tendrá hasta el 1 de junio de 2018 para cancelar a la ACP el adelanto de desembolsos específicos, de lo contrario la ACP podrá reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente.

Si 45 días antes del 31 de diciembre de 2016, GUPCSA no ha presentado una carta de crédito con vigencia hasta el 31 de

diciembre de 2018 para garantizar el adelanto para desembolsos específicos, GUPCSA está obligado a cancelar dicho adelanto a más tardar el 31 de diciembre de 2016. De lo contrario la ACP tendrá derecho a reclamar mediante la garantía corporativa vigente, la restitución de la suma que esté pendiente aún.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha retenido B/.- (2015: B/.5).

Subcontratistas y suplidores (Proveedores – VO 149)

El 5 de junio de 2015, a solicitud de GUPCSA, fue acordado entre las partes variar el contrato para permitir a la ACP hacer un nuevo anticipo de una parte del precio del contrato, hasta un máximo de B/.120,000 y el contratista proporcionó a la ACP una garantía solidaria para garantizar dicho pago anticipado. Si GUPCSA presenta una carta de crédito válida hasta el 31 de diciembre de 2018 a más tardar a los 45 días antes del 1 de enero de 2017, la suspensión del plazo de cancelación de este adelanto se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2018. De lo contrario, GUPCSA tendrá que cancelarlo a más tardar el 31 de diciembre de 2016 y si GUPCSA no lo cancela, la ACP tendrá derecho a reclamar mediante el documento de garantía aplicable, la suma que esté aún pendiente.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP le ha desembolsado a GUPCSA B/.119,943.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha retenido B/.57 (2015: B/.-).

Otros:

Construcción del Puente sobre el Canal en el lado Atlántico:

Puente Atlántico, S.A. es la empresa contratista del proyecto para la construcción de un puente sobre el Canal en el lado Atlántico. De acuerdo al contrato, la ACP desembolsó al contratista adelantos por un monto de 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.

El adelanto está garantizado con (4) cartas de crédito irrevocables vigentes hasta el 23 de noviembre de 2016 (la más pronta a expirar), emitida por un banco con grado de inversión A+ de Standard & Poors, por la totalidad de la suma adelantada la cual disminuye a medida que se hacen los pagos. En caso 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 de crédito correspondientes. De acuerdo al contrato, el pago de este adelanto se hace mediante deducciones que realiza la ACP a los pagos al contratista en concepto de avance de obra.

Los descuentos relacionados con los B/.35,000 de pago anticipado se iniciaron luego que el avance de obra del proyecto superó el 10% del monto contrato adjudicado. Al

30 de septiembre de 2016 el monto recobrado de los pagos al contratista es de B/.16,166 (2015: B/.10,995) correspondiente al recobro de pago de costos de las fianzas antes mencionadas, quedando un saldo de B/.18,834.

6. Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar

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

	2016	2015
Tránsitos	B/. 8,310	B/. 6,531
Venta de energía eléctrica	9,216	13,475
Instituto de Acueductos y Alcantarillados		
Nacionales (IDAAN)	5,301	5,087
Otras entidades gubernamentales	1,964	2,140
Otros servicios	3,293	2,602
	<u>B/. 28,084</u>	<u>B/. 29,835</u>

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:

	2016	2015
60 - 90 días	B/. 80	B/. 24
90 - 180 días	85	138
	<u>B/. 165</u>	<u>B/. 162</u>

7. Propiedades de inversión

El siguiente cuadro presenta el detalle de las propiedades de inversión al 30 de septiembre de 2016:

	2016	2015
Saldo al inicio del año	B/. 89,831	B/. 89,757
Adiciones:		
Terrenos	-	74
Saldo al final de año	<u>B/. 89,831</u>	<u>B/. 89,831</u>

Al 30 de septiembre de 2016, las propiedades de inversión de la ACP no presentaron cambios en relación al año fiscal 2015. Las mismas están compuestas de:

- Un área de 180,345 metros cuadrados comprendida por un terreno, superficie de agua y fondo submarino, otorgado en concesión a Panama International Terminal, S.A. (PSA), por un período de 20 años (con opción de prórroga por el mismo período sujeta a la determinación de la ACP) para desarrollar, construir, operar y administrar un patio de contenedores y dos muelles con una longitud total de 797 metros lineales, con un valor en libros de

B/.52 y valor razonable de B/.65,082. A la terminación del contrato, todas las instalaciones, tales como muelles, edificios y otras mejoras construidas dentro del puerto serán propiedad de la ACP libre de cualquier deuda y gravamen. La ACP podrá rescindir anticipadamente el presente contrato de concesión, si determina que el uso o actividad ya no es compatible con la operación del Canal, o se requiera el área para el funcionamiento o ampliación del Canal. A la terminación del contrato conforme a esta cláusula, la ACP estará obligada a pagar al concesionario una indemnización limitada al pago del costo del diseño y construcción de la instalación cuya construcción fue autorizada previamente por la ACP. Para el importe del coste de las instalaciones construidas y las obras de dragado realizadas, la ACP aplicará una depreciación proporcional que lleve a 0 el valor de la indemnización en un período no mayor de veinte (20) años contado a partir del inicio de operaciones de la terminal de contenedores.

- Un área de 1,499.95 metros cuadrados otorgado en concesión a Large Screen Cinema Corp. por un período de 10 años, renovable por otro período de 10 años con un valor en libros de B/.22 y valor razonable de B/.7,160. El concesionario transferirá a la ACP tanto el edificio como los activos adicionales, al término de la fase de construcción del teatro. El concesionario es responsable del diseño, construcción, operación y mantenimiento de una sala de cine de formato grande que se encontrará en la zona adyacente al Centro de Visitantes de Miraflores.
- 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, con valor en libros de B/.89,757 y valor razonable de B/.90,628. La ACP adquirió este terreno por su valor estratégico para el desarrollo rentable de actividades complementarias al funcionamiento del Canal.

El valor razonable de tierra dada en concesión se calcula utilizando un análisis de flujo de caja descontado realizado en el flujo de efectivo contractual de la concesión, con una tasa de descuento derivado de la tasa interna de retorno esperado para concesiones similares.

8. Inventarios, neto

Los inventarios se detallan como sigue:

	2016	2015
Materiales y suministros	B/. 66,585	B/. 69,038
Combustible	7,862	12,678
Estimación para obsolescencia de inventario	(4,500)	(5,000)
	<u>B/. 69,947</u>	<u>B/. 76,716</u>

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

	2016	2015
Saldo al inicio del año	B/. 5,000	B/. 7,300
Aumento	2,753	487
Castigos	(3,253)	(2,787)
Saldo al final del año	<u>B/. 4,500</u>	<u>B/. 5,000</u>

El monto del gasto de materiales y suministros de inventarios reconocidos en el estado de resultados durante el año 2016 fue de B/.33,516 (2015: B/.34,631).

El monto del gasto de combustible reconocido en el estado de resultados durante el año 2016 fue de B/.59,655 (2015: B/.87,854).

9. Otros activos financieros

Los otros activos financieros se detallan a continuación:

	2016	2015
Instrumentos financieros designados como instrumentos de cobertura registrados a valor razonable:		
Inversiones en valores	B/. 1,263,161	B/. 751,918
Permuta de tasa de interés de cobertura	3,255	-
Depósitos a plazo mayores a 90 días	984,000	1,044,657
	<u>B/. 2,250,416</u>	<u>B/. 1,796,575</u>

Al 30 de septiembre del 2016, la tasa de interés anual de retorno de los valores es de 1.01% (30 de septiembre de 2015: 0.72%) pagadera al final de cada plazo y con vencimiento máximo de hasta un año.

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.

Bonos corporativos y depósitos a plazo fijo, que están totalmente en dólares estadounidenses, y se miden al costo amortizado y fueron adquiridos con la intención 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:

	2016	2015
Intereses por cobrar	B/. 16,959	B/. 8,662
Pagos por adelantado	233	3,635
	<u>B/. 17,192</u>	<u>B/. 12,297</u>

11. Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo se desglosan a continuación:

	2016	2015
Efectivo en caja	B/. 34	B/. 33
Depósito en cuentas corrientes	29,365	105,424
Depósitos en cuentas de ahorro	46,006	180,043
Depósitos a plazo con vencimientos originales menores de 90 días		
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	<u>239,002</u>	<u>185,001</u>
	<u>B/. 314,407</u>	<u>B/. 470,501</u>

El efectivo depositado en cuentas bancarias devenga un interés basado en las tasas diarias determinadas por los bancos correspondientes. Al 30 de septiembre del 2016, estos recursos tienen como prioridad cubrir las obligaciones de la ACP y devengan tasas de interés que varían entre 0.1% y 0.8%, (30 de septiembre del 2015: entre 0.1% y 1.0%).

Al 30 de septiembre de 2016 y 30 de septiembre de 2015 no existían restricciones de uso sobre los saldos de efectivo y equivalentes de efectivo.

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 convirtió 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.

13. Reservas

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

	2016	Aumento (disminución)	2015	Aumento (disminución)	2014
Reservas:					
Programas de inversiones	B/. 5,970,030	B/. 532,062	B/. 5,437,968	B/. 636,194	B/. 4,801,774
Inventarios	30,000	10,000	20,000	10,000	10,000
Ampliación del Canal	-	-	-	(186,572)	186,572
Riesgos catastróficos	36,000	-	36,000	-	36,000
Contingencias y capital de trabajo	204,120	(9,390)	213,510	(1,620)	215,130
Capitalización de la empresa	274,969	-	274,969	13,226	261,743
Estratégica para programas de inversiones	390,000	-	390,000	240,000	150,000
Total	B/. 6,905,119	B/. 532,672	B/. 6,372,447	B/. 711,228	B/. 5,661,219

Programas de inversiones

Al 30 de septiembre del 2016, la ACP aumentó los fondos de los programas de inversiones por B/.532,062 (2015: B/.636,194) para un total contribuido de B/.1,651,722 (2015: B/.1,618,023) para el Programa de Inversiones – Otros y B/.4,318,308 (2015: B/.3,819,945) 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.

Inventarios

En el año fiscal 2014 la ACP estableció una contribución de 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. En el año fiscal 2016, la contribución fue de B/.10,000 (2015: B/.10,000) para un total contribuido de B/.30,000 (2015: B/.20,000).

Ampliación del Canal

La ACP mantuvo 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 2015 se usó la reserva con el fin de completar el financiamiento requerido para el programa de ampliación.

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 2016, se aprobó disminuir esta reserva por B/.9,390 y en el 2015 se aprobó disminuirla por B/.1,620 para un total reservado de B/.204,120 (2015: B/.213,510).

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 2016 no se hizo ajustes a esta reserva y en 2015 se aprobó aumentarla por B/.13,226 para un total reservado de B/.274,969 al 30 de septiembre de 2016 y 2015.

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. Durante el año fiscal 2016 no se hizo ajustes a esta reserva y en 2015 se aprobó aumentarla por B/.240,000 para un total reservado de B/.390,000 al 30 de septiembre de 2016 y 2015.

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:

	2016	2015
Saldo al inicio del año	B/. (172,389)	B/. (137,325)
Coberturas de flujos de efectivo:		
Contratos de permuta de tasas de interés:		
Reclasificación de pérdidas durante el año a construcciones en proceso	32,342	34,948
Pérdida neta durante el año de contratos no vencidos	(34,145)	(69,182)
Contrato de permuta de precios de materiales:		
Ganancia neta durante el año de contratos no vencidos	-	46
	(1,803)	(34,188)
Valuaciones actuariales:		
Pérdida neta en las valuaciones actuariales de los planes de beneficios a empleados post-empleo	(1,401)	(876)
Pérdida neta durante el año	(3,204)	(35,064)
Saldo al final del año	B/. (175,593)	B/. (172,389)

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 período fiscal siguiente. Por lo tanto, la ACP deberá transferir B/.630,765 al Tesoro Nacional correspondiente al año terminado el 30 de septiembre de 2016 (2015: B/.649,613). (Véase nota 29)

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.

	2016	2015
Aportes al Estado:		
Excedentes (véase nota 29)	B/. 630,765	B/. 649,613
Derechos por tonelada neta	379,973	390,786
Tasas por servicios públicos	2,392	3,043
Total	B/. 1,013,130	B/. 1,043,442

16. Préstamos

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

	2016	2015
Banco Japonés de Cooperación Internacional (BJCI)	B/. 800,000	B/. 800,000
Banco Europeo de Inversión (BEI)	500,000	500,000
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	400,000	400,000
CAF Banco de Desarrollo de America Latina (CAF)	300,000	300,000
Corporación Financiera Internacional (CFI)	300,000	300,000
Saldo al final del año	B/. 2,300,000	B/. 2,300,000

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.

	2016	2015
Total relación deuda/EBITDA	2.14	1.9
Relación de cobertura por servicios de deuda	62.1	107.2

- La relación deuda/EBITDA, después de finalizado el Programa de Ampliación, debe mantener, al final de cada período fiscal semestral del prestatario, un indicador menor a 2.5 para dicho período de medición.
- La relación de cobertura por servicio de deuda, después de finalizado el Programa de Ampliación, debe mantener, para el final de cada período fiscal semestral del prestatario, un indicador no menor a 3.0 para dicho período de medición.

El servicio de deuda significa, para cualquier período o momento, tal y como el contexto lo requiera, la suma de los intereses programados de manera regular a pagar, y la amortización del descuento sobre la deuda, relacionada a toda deuda por fondos prestados, más los pagos de capital programados de forma regular, por fondos solicitados en préstamo.

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP ha cumplido con las obligaciones financieras restrictivas.

Los costos de intereses, comisión, cobertura de flujos de efectivo y otros gastos de financiamiento incurridos en el año terminado el 30 de septiembre, se detallan a continuación:

	2016	2015
Intereses por deuda y préstamos	B/. 64,561	B/. 34,762
Cobertura de flujo de efectivo	32,342	34,948
Otros gastos	662	46
Total de costos, intereses, comisión, cobertura de flujos de efectivo y otros gastos de financiamiento	97,565	69,756
Menos: importe de los costos de financiamiento capitalizados	(75,806)	(69,756)
Total de costos financieros	B/. 21,759	B/. -

17. Bonos por pagar, neto

El 24 de septiembre de 2015, la ACP emitió bonos por B/. 450,000 para financiar parcialmente la construcción de un nuevo puente en el lado Atlántico del Canal, con fecha de liquidación 1 de octubre de 2015. Al cierre del año fiscal 2015, los fondos por cobrar se encontraban registrados en la cuenta Operaciones con liquidación en curso. Estos bonos se emitieron bajo la regla 144a de la Regulación S de la Comisión de Valores de Estados Unidos ("US Securities and Exchange Commission), con

tasa fija de 4.95% anual, pagadero en cuatro amortizaciones semestrales del principal por B/. 112,500 a partir del 29 de enero del 2034, y con vencimiento el 29 de julio de 2035.

Los bonos fueron emitidos de acuerdo a disposiciones del Contrato de Emisión llevado a cabo entre ACP y Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. como suscriptor y Bank of New York Mellon como fiduciario.

Como parte de los compromisos y restricciones de la deuda, la ACP debe presentar estados financieros auditados para cada año fiscal y estados financieros no auditados al final del primer, segundo y tercer período trimestral de cada año fiscal.

18. Otros pasivos financieros

Los otros pasivos financieros se detallan a continuación:

	2016	2015
Instrumentos financieros designados como instrumentos de cobertura registrados a valor razonable:		
Permuta de tasas de interés	B/. 187,484	B/. 184,021
	B/. 187,484	B/. 184,021
Corriente	B/. 11,450	B/. 13,044
No corriente	176,034	170,977
	B/. 187,484	B/. 184,021

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.

19. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

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

	2016	2015
Tesoro Nacional	B/. 32,563	B/. 31,455
Proveedores y otros	169,237	241,782
	B/. 201,800	B/. 273,237
Corriente	201,800	273,237
	B/. 201,800	B/. 273,237

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 2016, el total de derechos por tonelada neta ascendió a B/.379,973 (2015: B/.390,786).

20. 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 y sobre los cuales la ACP estima que será responsable.

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

	2016	2015
Saldo al inicio del año	B/. 21,041	B/. 12,864
Provisión del año	903	11,087
Pagos efectuados	(1,890)	(2,910)
Saldo al final del año	<u>B/. 20,054</u>	<u>B/. 21,041</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.

21. Otros pasivos

Los otros pasivos se detallan como sigue:

	2016	2015
Inventarios en tránsito	B/. 3,790	B/. 3,521
Reclamaciones misceláneas	13,238	1,481
Adelanto del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAAN)	-	415
Otros	4,096	17,303
	<u>B/. 21,124</u>	<u>B/. 22,720</u>

22. Mano de obra y materiales capitalizados

Los programas han sido ejecutados con equipos y recursos propios de la ACP, por lo tanto, los gastos de funcionamiento y costos capitalizados se detallan como sigue:

30 de septiembre de 2016			
	Total gastos	Costos capitalizados	Gastos netos operativos
Servicios personales	B/. 530,883	B/. 44,987	B/. 485,896
Prestaciones laborales	70,373	1,931	68,442
Materiales y suministros	65,927	7,389	58,538
Combustible	57,478	6,273	51,205
Depreciación	135,393	3,001	132,392
Otros gastos	16,048	193	15,855
	<u>B/. 876,102</u>	<u>B/. 63,774</u>	<u>B/. 812,328</u>
30 de septiembre de 2015			
	Total gastos	Costos capitalizados	Gastos netos operativos
Servicios personales	B/. 479,488	B/. 44,900	B/. 434,588
Prestaciones laborales	63,275	1,768	61,507
Materiales y suministros	62,049	6,547	55,502
Combustible	96,718	8,864	87,854
Depreciación	95,474	2,964	92,510
Otros gastos	13,251	177	13,074
	<u>B/. 810,255</u>	<u>B/. 65,220</u>	<u>B/. 745,035</u>

23. 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.

24. Beneficios a empleados

El pasivo constructivo y formal de los programas de beneficios a empleados se detalla a continuación:

	2016	2015
Beneficio por retiro laboral	<u>B/. 319,463</u>	<u>B/. 277,782</u>

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 período 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 cierre del año fiscal 2014, la ACP cambió su política contable para el reconocimiento del pasivo por beneficios a empleados post-empleo. El cambio fue adoptado prospectivamente y no retrospectivamente debido a que la ACP consideró que no era material realizar un registro contable que afectara los estados financieros de años anteriores.

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 30 de septiembre 2016. 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 actuario al 30 de septiembre de 2016 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 anualizado, al 30 de septiembre de 2016, de B/.319,463.

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
	1 Oct. 2015	Derecho de reembolso devengado en el año	Interés neto	Cobro de reembolso en el año	Ajustes actuariales	30 de sept. de 2016
Valor razonable de los beneficios	B/.277,782	B/.15,554	B/.4,722	B/.19,665	B/.41,070	B/.319,463

Los principales parámetros de supuestos actuariales utilizados son:

	Edad	2016	2015
		%	%
Tasa de descuento		3.1	3.8
Aumento salarial		5.0	3.0
Mortalidad			
Mujeres	57 años	2.8	2.8
Hombres	62 años	5.9	5.9
Invalidez			
Mujeres	57 años	1.2	1.2
Hombres	62 años	1.9	1.9

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

	2016
Perfil de vencimiento de la obligación:	
De 0 a 1 año	B/.29,707
De 1 a 5 años	B/.85,508
De 5 a 10 años	B/.152,099
De 10 a 25 años	B/.354,022

Al 30 de septiembre del 2016, la duración de la obligación de los planes de beneficios a empleados post-empleo (IRV/BRL) es aproximadamente 5.9 años a una tasa de descuento de 3.1%.

A continuación un análisis de sensibilidad cuantitativo para las premisas significativas al 30 de septiembre de 2016:

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		
Impacto en el plan de beneficios definidos	(B/.3,552)	B/.3,691	B/.4,914	(B/.4,782)

Derecho de reembolso de la ACP

La ACP mantiene una póliza de reembolso conforme con la NIC 19, 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, el cual ha sido estimado en 3.41% del monto asegurado.

A continuación se detalla el cambio durante el año fiscal 2016 en el derecho de reembolso:

	Estado de Situación	Estado de Resultados			Estado de Resultado Integral	Estado de Situación
	1 Oct. 2015	Derecho de reembolso devengado en el año	Interés Neto	Cobro de reembolso en el año	Ajustes actuariales	30 de sept. de 2016
Total derecho de reembolso	B/.268,310	B/.15,921	B/.4,561	B/.19,893	B/.39,669	B/.308,568

Al 30 de septiembre de 2016, la ACP pagó B/.15,200 (2015: B/.20,248) a la aseguradora en concepto de primas por la póliza de reembolso.

25. Administración de riesgos

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 permiten funcionar de manera segura y rentable que procuren 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 y bonos como se detalla en la nota 16 y 17), compensado por el saldo de efectivo y depósitos en bancos, otros activos financieros al costo amortizado (nota 9) 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 los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento y modernización hasta diciembre de 2008, cuando suscribió un contrato de financiamiento con cinco agencias de desarrollo para obtener préstamos por B/.2,300,000 para financiar parcialmente el programa de ampliación, y más recientemente, en septiembre de 2015 cuando emitió bonos en el mercado internacional por B/.450,000 para financiar parcialmente la construcción de un puente en el lado Atlántico del Canal. (Ver nota 17)

Categorías de instrumentos financieros

	2016	2015
Activos financieros		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 11)	B/. 314,407	B/. 470,501
Costo amortizado:		
Operaciones con liquidación en curso (Nota 17)	-	441,042
Cuentas comerciales y otras cuentas por cobrar (Nota 6)	28,084	29,835
Otros activos financieros al costo amortizado (Nota 9)	2,250,416	1,796,575
	<u>B/. 2,592,907</u>	<u>B/. 2,737,953</u>
Pasivos financieros		
Instrumentos financieros en relaciones de registro de cobertura (Nota 18)	B/. 187,484	B/. 184,021
Costo amortizado:		
Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar (Nota 19)	201,800	273,237
Préstamos (Nota 16)	2,300,000	2,300,000
Bonos por pagar (Nota 17)	439,792	439,228
	<u>B/. 3,129,076</u>	<u>B/. 3,196,486</u>

Objetivos de la gestión de riesgo financiero

El pasivo financiero principal de la ACP está compuesto por préstamos, bonos por pagar y cuentas por pagar comerciales. El propósito de estos pasivos es financiar principalmente el Programa de Ampliación del Canal y el nuevo puente en el lado Atlántico del Canal. La ACP tiene efectivo, depósitos en bancos, operaciones con liquidación en curso, 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 mediante informes de riesgos internos, en 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 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 2016 y al 30 de septiembre de 2015, la ACP no mantiene compromisos en otras monedas y sólo tiene depósitos colocados en moneda de los Estados Unidos de América.

Gestión de riesgo en las tasas de interés

La ACP se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés debido a que tomó 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"). Dadas las condiciones de mercado, las actividades de cobertura se evalúan regularmente para considerar la volatilidad de las tasas de interés y la tolerancia al riesgo, asegurando que se apliquen las estrategias de cobertura más conservadoras.

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 préstamos 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.

Posteriormente, en julio de 2016 la ACP estableció un contrato de permuta de tasa de interés, sin garantías por parte de la empresa, para fijar la tasa de préstamos por B/.1,400,000 que fueron contratados a tasa de interés variable, aunque esta transacción será efectiva a partir de noviembre de 2016.

La ACP recibió el producto de estos préstamos distribuido en las siguientes fechas:

<u>Fecha</u>	<u>Monto (B/.)</u>
29 de junio de 2012	100,000
4 de marzo de 2013	50,000
15 de abril de 2013	100,000
3 de mayo de 2013	50,000
24 de junio de 2013	50,000
30 de julio de 2013	100,000
27 de septiembre de 2013	100,000
29 de noviembre de 2013	300,000
24 de enero de 2014	300,000
4 de febrero de 2014	250,000
	<u>1,400,000</u>

Las amortizaciones a principal serán semestrales por B/. 70,000 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 acordó intercambiar la diferencia entre los importes de la tasa de interés fija y flotante calculados sobre los importes del capital nocional 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:

Coberturas de flujos de efectivo

(Nocional: B/. 1,400,000, Efectivo 17-may-2010, vencimiento 15-Nov-2028)

(Nocional: B/. 800,000, Efectivo 15-nov-2016, vencimiento 15-nov-2017)

Contratos a tasa de recepción variables y tasas de pagos fijas pendientes	Tasa de interés fija promedio contratada			Valor nocional del capital			Valor razonable			
	<u>2016</u>	<u>2015</u>		<u>2016</u>	<u>2015</u>		<u>2016</u>	<u>2015</u>		
Menos a 5 años	1.03%	-	B/.	1,400,000	B/.	-	B/.	3,255	B/.	-
5 años o más	4.67%	4.67%	B/.	800,000	B/.	800,000	B/.	187,484	B/.	(184,021)

Las permutas de tasas de interés se liquidan semestralmente. La tasa variable sobre las permutas en las tasas de interés es la LIBOR de 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 2016, por cada punto básico de incremento/disminución en la curva LIBOR por la vida remanente de los contratos, la pérdida no realizada en los contratos de canje de interés disminuiría/aumentaría en B/.843.7. 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.

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 2016, la ACP realizó una transacción de cobertura tipo “techo” estableciendo un precio máximo de B/2.00 por galón para 5.95 millones de galones anuales a fin de cubrir el riesgo en la variabilidad de los precios del diésel de operaciones. Durante el año fiscal 2016 se registró un consumo acumulado de 12.79 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 2016 la ACP consumió el 17% de la energía producida mientras que el 83% restante se vendió al mercado eléctrico. La energía producida por plantas hidroeléctricas fue de 13% y por plantas térmicas fue de 87%.

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 2016, el índice de precio vigente para compras de diésel liviano de la ACP era de B/1.45 por galón. Con un consumo estimado para el año fiscal 2017 de 13.14 millones de galones, asumiendo un incremento que lleve el precio del diésel a un valor de B/1.71 por galón durante el año fiscal 2017, el rubro de gasto de combustible registraría un aumento de aproximadamente B/3.9 millones. Al 30 de septiembre de 2016, no se ha pactado ningún instrumento de cobertura para el año fiscal 2017.

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 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 e instrumentos financieros en cada entidad bancaria 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/100,000
- B. Hasta B/80,000
- C. Hasta B/60,000

En adición al riesgo de crédito de la cartera de liquidez, la ACP mantiene un riesgo de crédito producto de los anticipos realizados al contratista GUPCSA bajo el Contrato del Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas tal como se explica en la nota 5. Del saldo del adelanto a GUPCSA de B/. 868,247, la ACP tiene garantías de bancos y de aseguradoras por B/. 577,959 que representa el 66% de la exposición. El resto de la exposición está amparada bajo garantías de responsabilidad solidaria ("Joint and Several") emitidas por cada una de las cuatro empresas accionistas del contratista por B/. 289,534, las cuales responsabilizan y obligan a cada una de estas empresas por el total de los anticipos como si hubiesen sido adquiridos en forma individual. En adición, La ACP mantiene una Garantía de Responsabilidad Solidaria ("Joint and Several Guarantee") emitida por Sacyr, Impregilo, Jan De Nul y CUSA y una Garantía de la Empresa Madre para la Garantía de Responsabilidad Solidaria ("Parent Company Guarantee") firmada por SOFIDRA, empresa madre de Jan De Nul, las cuales fueron presentadas a la ACP como parte de los requisitos para dar su consentimiento a la cesión del Contrato del Consorcio GUPC a la empresa GUPCSA (actual contratista). Con fundamento a las garantías antes descritas las empresas en cuestión asumen frente a la ACP la responsabilidad conjunta y solidaria, como deudor principal, de garantizar frente a la ACP el cumplimiento de todas las obligaciones, garantías y compromisos del Contratista (GUPCSA) asumidos en virtud y de conformidad con el Contrato, de acuerdo a los términos de éste. El análisis fundamental aplicado a las cuatro empresas del Consorcio indicó que una o varias de las empresas están en capacidad de re-pagar el total de esta obligación.

Además, la ACP mantiene un adelanto a la empresa contratista, Puente Atlántico, S.A., por B/.18,834 para la construcción de un puente sobre el Canal en el lado Atlántico como se explica en la nota 5. Este adelanto está garantizado con una carta de crédito por B/.20,720 emitida por un banco con calificación de riesgo de crédito A+ otorgada por Standard & Poors.

Gestión del riesgo de liquidez

La ACP maneja el riesgo de liquidez mediante el seguimiento continuo de los flujos de efectivos proyectados y reales, 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. En diciembre de 2008, la ACP contrató préstamos para complementar las necesidades del Programa de Ampliación del Canal. Adicionalmente, en septiembre de 2015 se ejecutó la emisión de bonos en los mercados de capitales para financiar parcialmente el nuevo puente cruzando el Canal en el lado Atlántico. Más adelante se detallan las facilidades de crédito que la ACP tomó para reducir el riesgo 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 4.3% de la deuda está pactada a una tasa efectiva fija de 5.31%, y el 95.7% restante está a un promedio móvil de tasa efectiva de 2.21%. La tasa efectiva del financiamiento es 2.34%.

Para el financiamiento del puente en el lado Atlántico del Canal se estableció una tasa fija de 4.95% (tasa efectiva de 5.14%) pagadera semestralmente en enero y julio de cada año.

	Tasa de interés efectiva promedio ponderada (%)	1 mmes o menos		1-3 meses		3-12 meses		1-5 años		Más de 5 años		Total	
30 de sepetiembre de 2016													
Préstamo a tasa de interés variable	2.21%	B/.	-	B/.	-	B/.	-	B/.	550,000	B/.	1,650,000	B/.	2,200,000
Préstamo a tasa de interés	5.31%		-		-		-		25,000		75,000		100,000
Bonos a tasa de interés fija	5.14%		-		-		-		-		450,000		450,000
		B/.	-	B/.	-	B/.	-	B/.	575,000	B/.	2,175,000	B/.	2,750,000

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

2016

	<u>Hasta 1 mes</u>	<u>1 - 3 meses</u>	<u>3 - 12 meses</u>	<u>1 - 5 años</u>	<u>Más de 5 años</u>	<u>Total</u>
Depósitos a plazo fijo	B/. 90,002	B/. 508,000	B/. 625,000	B/. -	B/. -	B/. 1,223,002
Valores mantenidos hasta su vencimiento	136,954	38,774	1,087,433	-	-	1,263,161
	<u>B/. 136,954</u>	<u>B/. 546,774</u>	<u>B/. 1,712,433</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 2,486,163</u>

2015

	<u>Hasta 1 mes</u>	<u>1 - 3 meses</u>	<u>3 - 12 meses</u>	<u>1 - 5 años</u>	<u>Más de 5 años</u>	<u>Total</u>
Depósitos a plazo fijo	B/. 90,001	B/. 95,000	B/. 1,044,657	B/. -	B/. -	B/. 1,229,658
Operaciones con liquidación en curso	441,042	441,042				
Valores mantenidos hasta su vencimiento	-	-	751,918	-	-	751,918
	<u>B/. 531,043</u>	<u>B/. 95,000</u>	<u>B/. 1,796,575</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 2,422,618</u>

La ACP ha utilizado la totalidad del financiamiento de los acreedores por B/.2,300,000 para el Programa de Ampliación, adicionalmente de B/.450,000 producto de una emisión de bonos para la construcción del puente en el lado Atlántico del Canal.

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.

	<u>Menos de 3 meses</u>	<u>3 a 12 meses</u>	<u>1 - 5 años</u>	<u>Más de 5 años</u>
30 de septiembre de 2016				
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	B/. 201,800	B/. -	B/. -	B/. -
Otros pasivos financieros	11,450	-	-	176,034
Préstamos	-	-	575,000	1,725,000
Bonos	-	-	-	450,000
	<u>B/. 213,250</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 575,000</u>	<u>B/. 2,351,034</u>
30 de septiembre de 2015				
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	B/. 273,237	B/. -	B/. -	B/. -
Otros pasivos financieros	13,044	-	-	170,977
Préstamos	-	-	345,000	1,955,000
Bonos	-	-	-	450,000
	<u>B/. 286,281</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 345,000</u>	<u>B/. 2,575,977</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.

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:

	2016		2015	
	Importe en libros	Valor razonable	Importe en libros	Valor razonable
Activos financieros				
Activos financieros medidos al costo amortizado:				
Inversiones en valores	B/. 1,263,161	B/. 1,262,104	B/. 751,918	B/. 751,766
Pasivos financieros				
Pasivos financieros medidos al costo amortizado:				
Préstamos a tasa flotante	B/. 2,200,000	B/. 2,126,162	B/. 2,200,000	B/. 2,161,297
Préstamos a tasa fija	100,000	115,758	100,000	115,530
Bonos a tasa fija	439,792	508,154	439,288	442,044
	B/. 2,739,792	B/. 2,750,073	B/. 2,739,288	B/. 2,718,871

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).

	2016			
	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/. 187,484</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 187,484</u>
	2015			
	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/. 184,021</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 184,021</u>

26. Transacciones con partes relacionadas

Transacciones comerciales

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

	Venta de bienes y servicios		Compra de bienes y servicios	
	Año terminado		Año terminado	
	2016	2015	2016	2015
Venta de agua potable al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	B/. 28,967	B/. 29,462	B/. -	B/. -
Otras entidades gubernamentales	3,978	6,223	-	-
Caja de Seguro Social	-	-	70,373	63,275
Tasas - Tesoro Nacional	-	-	382,365	393,829
	<u>B/. 32,945</u>	<u>B/. 35,685</u>	<u>B/. 452,738</u>	<u>B/. 457,104</u>

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

	Importes adeudados por Entidades del Estado		Importes adeudados a Entidades del Estado	
	2016	2015	2016	2015
Venta de agua potable al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	B/. 5,301	B/. 5,087	B/. -	B/. -
Otras entidades gubernamentales	1,964	2,140	-	-
Caja de Seguro Social	-	-	20,436	18,840
Tasas por servicios públicos	-	-	174	263
Tesoro Nacional - derechos por tonelada neta	-	-	32,563	31,454
	<u>B/. 7,265</u>	<u>B/. 7,227</u>	<u>B/. 53,173</u>	<u>B/. 50,557</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.

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/.2,929 (2015: B/.3,267). 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.

27. Compromisos

Los compromisos por contratos de construcción en proceso y órdenes de compra pendientes de entrega ascienden aproximadamente a B/.343,256 (2015: B/.747,258) como sigue:

	2016	2015
Programa de inversiones:		
Ampliación	B/. 52,528	B/. 315,678
Otros	228,315	363,877
Sub-total	<u>280,843</u>	<u>679,555</u>
Operaciones	62,413	67,703
	<u>B/. 343,256</u>	<u>B/. 747,258</u>

El total de estos compromisos incluye los contratos adjudicados del programa de ampliación del Canal de Panamá durante el año fiscal por B/.4,709 (2015: B/.18,832).

Entre los contratos adjudicados durante el año fiscal 2016, se destacan los otorgados a Panamá Tractor, S.A. por alquiler de equipo de excavación para el sector de Mandinga y alquiler de equipos para excavación en el tapón norte por B/.257 y B/.463, respectivamente y a CH2M Hill Panamá S DE R L por servicios de apoyo técnico a reclamos y otros servicios relacionados al contrato del tercer juego de esclusas por B/.900.

La ACP tiene contratos para la compra de energía los cuales están garantizados con fianza de cumplimiento emitidas por un banco con grado de inversión A+ de Standard & Poors. ACP y Gas Natural Fenosa por B/.18,840, ACP y ENSA por B/.10,422 y ACP y ETESA por B/.38.

Entre los contratos adjudicados durante el año fiscal 2015, son relevantes los otorgados a Celmec S. A., por instalación de luces de banco para el canal de acceso al tercer juego de esclusas en el Atlántico por B/.1,828, a URS Holdings Inc, por servicios de ingeniería para la presa Borinquen 1E por B/.3,500 y a Xylem Water Solutions Panama S de R L por el alquiler de equipo de bombeo para el tercer juego de esclusas, sitio del Pacífico por B/.6,904.

El balance del año fiscal 2016 incluye el contrato adjudicado al consorcio GUPCSA para el contrato de diseño y construcción del tercer juego de esclusas por B/.43,195 (2015: B/.295,778).

28. Pasivos contingentes

GUPCSA:

Al 15 de diciembre de 2016, el pasivo contingente no provisionado de la ACP resultante de las reclamaciones de GUPCSA, en relación con el Tercer Juego de Esclusas, asciende a un total de B/.3,277,721. Las reclamaciones presentadas se encuentran en diferentes etapas del proceso de resolución de conflictos, tal como quedó establecido en el Contrato de Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas. A continuación se detalla información general en relación con el estado de estas reclamaciones:

Dos de estas reclamaciones referente a las mezclas de concreto y agregados fueron denegadas por la ACP y posteriormente, fueron presentadas por GUPCSA a la Junta de Resolución de Conflictos (DAB por sus siglas en inglés), la cual decidió en diciembre de 2014 que de los B/.463,935 reclamados por GUPCSA, la ACP sólo debía pagar B/.233,234 más intereses. La ACP pagó esta cantidad, y posteriormente pagó B/.10,000 en concepto de costos adicionales incurridos por GUPCSA después de septiembre 2014 hasta que finalizaran los trabajos de concreto, en conformidad con la decisión del DAB No. 11. Ambas Partes sometieron dicha disputa a arbitraje en marzo de 2015, de conformidad con el reglamento de arbitraje de la Cámara Internacional de Comercio (CCI), en dos solicitudes de arbitraje separadas, las cuales resultaron en un arbitraje consolidado. GUPCSA espera recuperar de la ACP un total de B/.333,875 y la ACP a su vez, está pidiendo la devolución de la cantidad que se pagó a consecuencia de la decisión del DAB en la Disputa 11, Disputa 10 por B/.14,000 y Disputa 14B por B/.6,400. El arbitraje se encuentra en la etapa jurisdiccional, en la cual el Tribunal Arbitral decidirá sobre el derecho de los accionistas de GUPC de ser demandantes en el arbitraje. GUPCSA solicitó la inclusión de la Disputa 13A por B/.99,000 al Caso CCI No. 20910/ASM (C-20911/ASM), previamente decidido y rechazado en su totalidad por la Junta de Resolución de Disputa.

En relación con la atagüa temporal en el lado Pacífico, las reclamaciones presentadas en contra de la ACP, han sido negadas por el DAB. GUPCSA presentó un aviso de insatisfacción y un arbitraje, bajo el Reglamento de la CCI, fue iniciado en diciembre de 2013. El monto de la disputa actualmente se valora en B/.192,000. La audiencia de fondo fue celebrada en el mes de julio de 2016 y el Tribunal Arbitral programó una audiencia final para enero de 2017.

En lo que va del período fiscal 2017, GUPCSA ha presentado reclamaciones por un monto total de B/.16,392.

Otros:

Al 15 de diciembre de 2016, la ACP tiene reclamaciones en la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia tales como la relacionada al Contratista Grupo Howard, S. A. por B/.30,684; este contrato corresponde al Programa de Ampliación. También, existen seis reclamos compilados en un solo proceso arbitral relacionados al

Contrato para la Construcción de un Puente sobre el Canal en el lado Atlántico los cuales ascienden a B/.89,190.

Las notas que figuran en este documento se refieren a reclamaciones contra la ACP y no pueden, ni deben, ser consideradas como sustento o prueba de aceptación de responsabilidad por parte de la ACP. En opinión de la Administración y sus asesores legales, la determinación de dichas condiciones no tendrá efectos negativos de carácter significativo en la posición financiera de la ACP.

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

- a. Aproximadamente B/.50 millones de propiedad de la Autoridad del Canal de Panamá, que se encuentran depositados en un banco con sede en Nueva York, han sido retenidos desde el 18 de noviembre de 2016 por una orden de embargo emitida a favor de un tercero quien desea ejecutar un laudo arbitral contra la República de Panamá. La ACP, una persona jurídica autónoma con patrimonio propio conforme a la Constitución Política de la República de Panamá, no es parte en la controversia que subyace a este laudo y rechaza la legitimidad de la acción de embargo, por lo que cuestionará ante los tribunales correspondientes su validez con el objetivo de obtener su anulación.
- b. En carta del 20 de octubre de 2016, GUPCSA solicitó a la ACP eliminar la obligación contractual de entregar a la ACP cartas de crédito a más tardar los días 16 y 17 de noviembre de 2016 que eran condición para extender el plazo para el repago a la ACP de adelantos por B/.289,534 dados a GUPCSA (nota 5 – Adelantos a contratistas). Al no haber entregado estas cartas de crédito, estos adelantos son exigibles y deben ser pagados a la ACP por el contratista a más tardar el 31 de diciembre de 2016 y el 1 de enero de 2017 respectivamente. El 9 de noviembre de 2016, la ACP rechazó esta solicitud.

Posteriormente, el 11 de noviembre de 2016, GUPCSA y sus accionistas pidieron a la ACP que extendiera los plazos acordados para la entrega de las cartas de crédito antes mencionadas, como mínimo hasta el 31 de marzo de 2017. ACP le respondió a GUPCSA, que no otorgaría una extensión para la entrega de las Cartas de Crédito.

El 16 de noviembre de 2016, GUPCSA solicitó al Tribunal Arbitral que dirime reclamos entre las partes que le ordene a la ACP: (i) postergar el repago a la ACP de todos los adelantos dados a GUPCSA hasta la culminación de los reclamos (lo cual GUPCSA estimó que duraría hasta el 2022); (ii) abstenerse de ejecutar, exigir o de cualquier manera requerir el cumplimiento de las garantías provistas a la ACP por GUPCSA y sus accionistas; (iii) abstenerse de iniciar ante los tribunales locales acciones judiciales

relacionadas con las garantías antes mencionadas o de tomar acciones contra GUPCSA y sus accionistas que puedan alterar el status quo entre las partes, hasta la resolución final de todas las controversias existentes entre las partes.

Como consecuencia de lo anterior, el 30 de noviembre de 2016, la ACP inició una acción legal ante los tribunales ingleses para obtener una declaración de estos tribunales, que establezca que son ellos quienes tienen la jurisdicción exclusiva para resolver asuntos en relación con dichas garantías corporativas. El contrato establece que las garantías corporativas están sujetas a las leyes y jurisdicción de los tribunales ingleses.

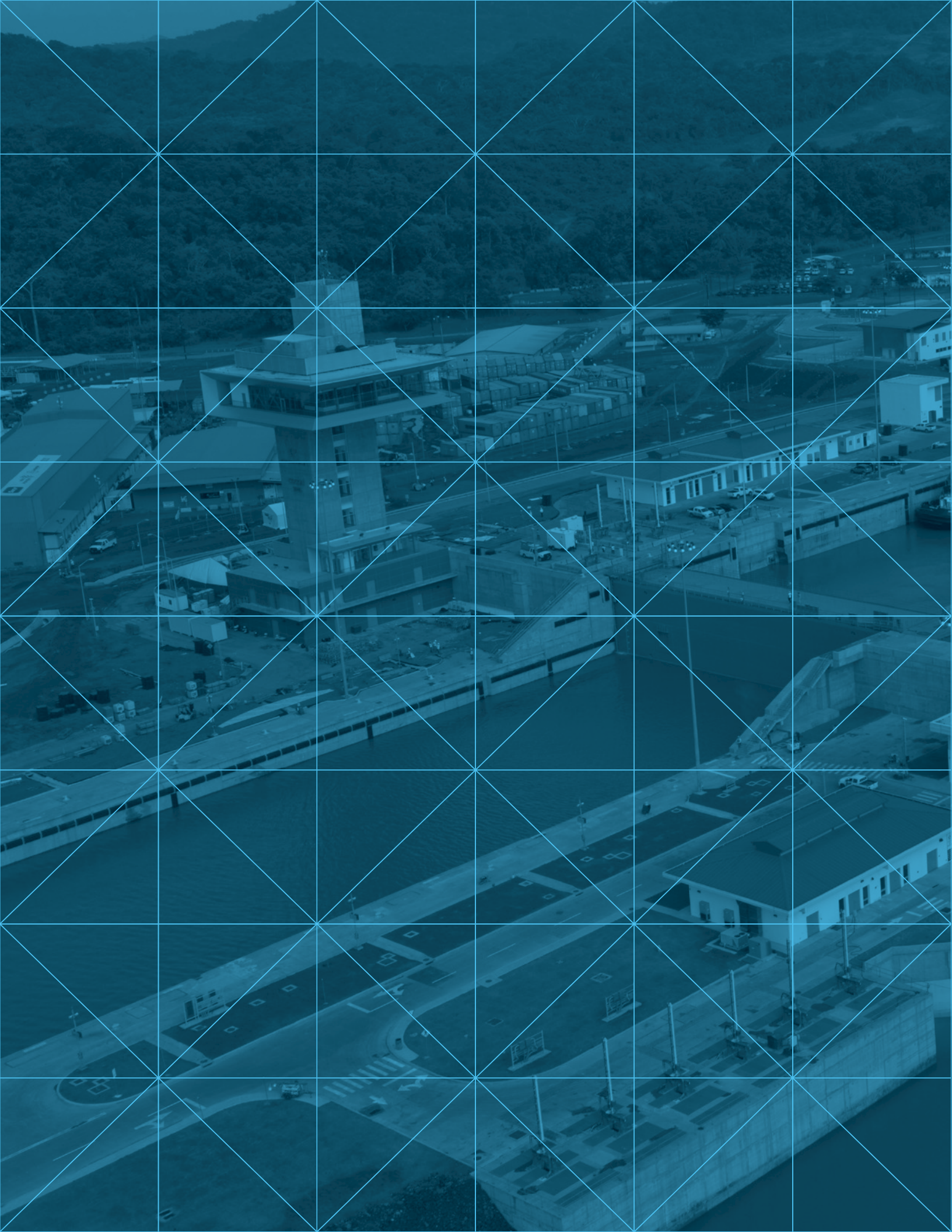
A la fecha existe incertidumbre sobre cuál será la decisión del tribunal arbitral y no se puede hacer una estimación del efecto financiero que esta pueda tener sobre el plazo para recobro de los adelantos.


- c. El 10 de diciembre de 2016, GUPCSA comunicó al Tribunal Arbitral encargado de decidir sobre el arbitraje relacionado con el Concreto (Caso CCI No. 20910/ASM (C-20911/ASM)), de la existencia de dos solicitudes de arbitraje que GUPCSA indica haber presentado el 8 de diciembre de 2016 ante la Corte Internacional de Arbitraje de la CCI, y cuyas copias fueron adjuntadas en la comunicación. En las solicitudes de arbitraje no se indica el monto total de cada demanda. Sin embargo, las solicitudes de arbitraje incluyen un anexo que reenvía a renglones de la Declaración de Terminación presentada por GUPCSA en virtud de la Cláusula 14.10 del Contrato. Se estima que el monto de las solicitudes es de B/.4,448,676 (primera solicitud) y B/.541,141 (segunda solicitud).

Como consecuencia de estas solicitudes, el monto reclamado por GUPCSA aumentó de B/.3,277,721 a B/.5,673,576.

Es preciso mencionar que la mayoría de los reclamos incluidos en estas solicitudes se encontraban ya en las instancias previas al arbitraje y, por consiguiente, no habían sido resueltos por la Junta de Resolución de Conflictos (DAB, por sus siglas en inglés) que es la instancia previa que el Contrato exige como requisito para someter la disputa a arbitraje. De hecho, algunos ni siquiera han sido presentados al oficial de contrataciones de la ACP. La ACP tendrá la oportunidad de pronunciarse sobre estos reclamos luego de ser notificada formalmente por la Secretaría de la Corte.

- d. La Junta Directiva aprobó en su reunión del 15 de diciembre de 2016, el traspaso al Tesoro Nacional del excedente económico de la operación y funcionamiento correspondiente al año fiscal 2016 por B/.630,765. (Véase nota 15)





Para mayor información sobre
el Canal de Panamá visite
micanaldepanama.com o envíe un
correo electrónico a info@pancanal.com

Producción y Dirección

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

Diseño y Diagramación

Ají by Canya



CONTENT

Message from the Chairman of the Board of Directors	2
Message from the Administrator	4
Corporate strategy	11
Advisory Board	12
Ad hoc Committee	13
The Great Connection	15
The impact of the expanded Canal	16
Canal expansion	18
Inauguration	28
Satisfying market demand	36
Market	38
Operations	52
Creating value	60
Creativity, community and virtue	62
New business	64
Human capital	68
Environmental management	78
Corporate social responsibility and communications	94
Financial strength	106
Finance	108
Financial statements	132



MESSAGE FROM THE CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Roberto R. Roy

Minister for Canal Affairs and
Chairman of the Board of Directors



Board of Directors

Front row, from left to right: Lourdes del C. Castillo M., Director; Roberto R. Roy, Minister for Canal Affairs and Chairman of the Board of Directors; Nicolás Corcione, Director.

Second row, from left to right: Henri M. Mizrahi K., Director; José A. Sosa A., Director; Elías A. Castillo G., Director; Alberto Vallarino Clément, Director.

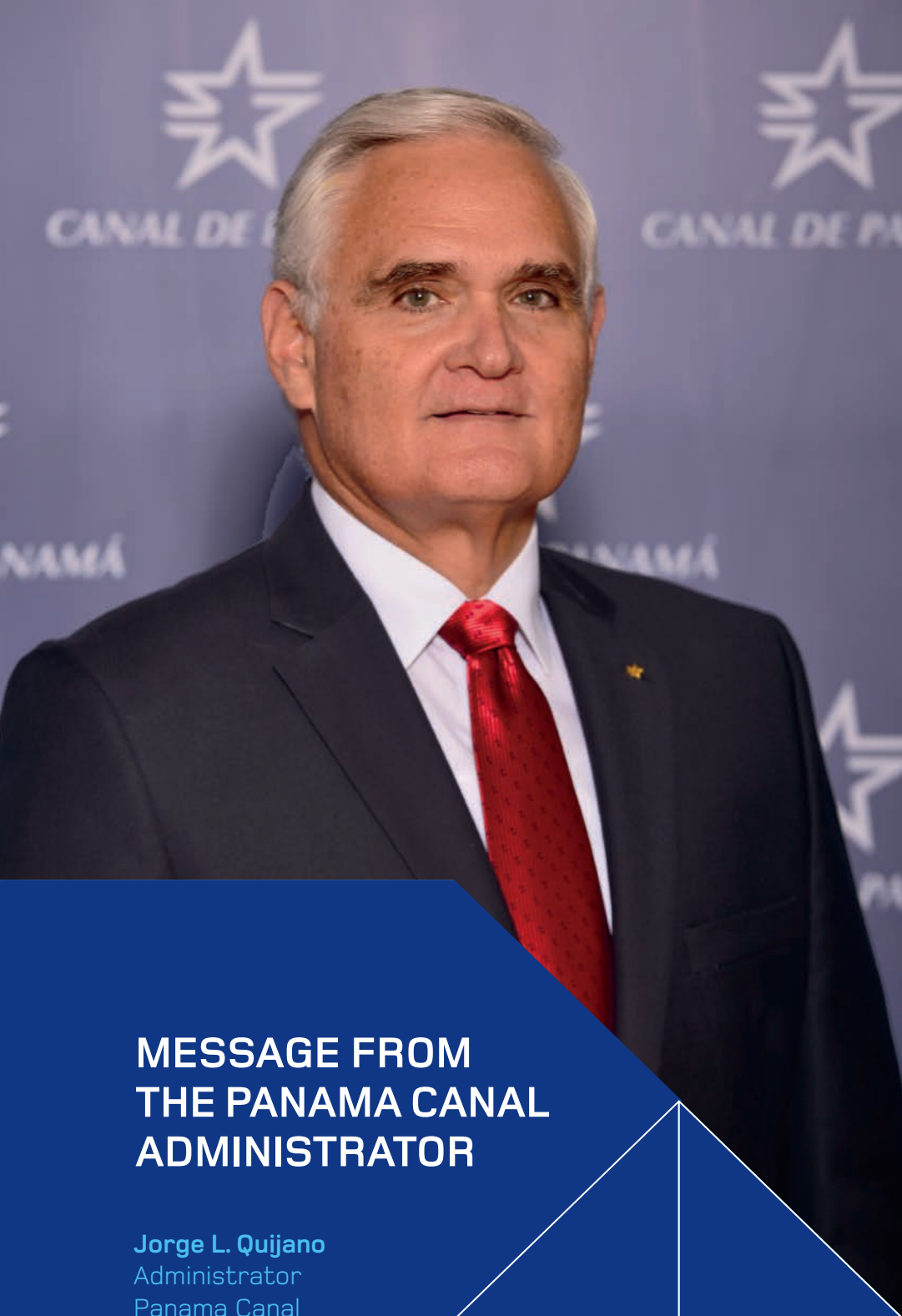
Third row, from left to right: Marco A. Ameglio S., Director; Francisco Sierra Fábrega, Director; Ricardo Manuel Arango, Director; Óscar Ramírez, Director.

SPEECH BY THE CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS, ON THE OCCASION OF THE FIRST TRANSIT THROUGH THE EXPANDED CANAL

Inauguration of the expanded Canal, June 26th, 2016

This ship you see there, it seems clear to me that it is not going anywhere.
It is certainly not going from Cadiz to Cathay, as historian Miles Duval said.
It won't even go to Taboga.
The masters of this ship is not Magellan nor Juan Sebastian de Elcano.
I have the feeling that this ship does not navigate the seas.
But this ship does know its course...
This ship travels in time!
And it doesn't sail on the uncertainties of Heisenberg or Niels Bohr.
Because this vessel knows where it is bound for.
This ship sails into the future!
And its voyage will not be lost in time dilations, because its cargo is too precious.
I believe that this ship does not carry containers, or goods, or iPads.
This ship carries all the dreams and aspirations of today's Panamanian children.
That is why it will always stay steady on course!

Great day and God bless you all.



MESSAGE FROM THE PANAMA CANAL ADMINISTRATOR

Jorge L. Quijano
Administrator
Panama Canal



Steering Committee

From left to right: Esteban G. Sáenz, Executive Vice-president of Operations; Jacinto Wong, Executive Vice-president of Information and Technology; Oscar Bazán, Executive Vice-president of Planning and Business Development; Francisco J. Miguez P., Executive Vice-president of Administration and Finance; Oscar Vallarino B., Vice-president of Corporate Affairs; Abdiel Antonio Gutiérrez, Vice-president of Corporate Communications; Jorge L. Quijano, Administrator; Ilya Espino de Marotta, Executive Vice-president of Engineering and Program Management; Francisco Loaiza B., Executive Vice-president of Human Resources; Agenor Correa, Vice-president of General Counsel; Carlos Vargas, Executive Vice-president of Environment, Water and Energy; Manuel E. Benítez, Deputy Administrator.

ADMINISTRATOR'S SPEECH TO CUSTOMERS

Official Presentation of the expanded Panama Canal, June 25, 2016

Good Evening, thank you for being here with us.

Tonight, with less than twelve hours away from the much-awaited inauguration ceremony, I would like to express my excitement of sharing this moment with our main customers and stakeholders, including the ports we serve.

You all know the effort that the construction of the expanded Canal entailed, and I have to thank you for your unwavering support during the ups and downs typical of a project of this magnitude and complexity. During the last nine years, we felt your support not only in words, but also in actions, as we witnessed the increased number of larger vessels being ordered that fit the new locks dimensions immediately after we announced the expansion. We also saw the rush by port terminals to deepen their channels and upgrade their infrastructures. Even shippers have done some shifting of their distribution centers. All this is proof of the trust that the shipping industry has on this project's impact on global trade. You all were with us during this voyage and tonight, I can proudly say that we did it, and we did it together!

Why an Expansion?

Our greatest strategic asset is our geographic location at the crossroads of the Americas. The Panama Canal is one of the main engines of our economy and its success depends greatly on the service provided to our customers. We are part of an industry that seeks to bring

commodities and manufactured goods to businesses and consumers within a reasonable time, and at a competitive cost. We are a link in a chain where reliability is a most valued attribute, and we are committed to continue to enhance it.



This is why we decided to invest in an expansion project that would add a third lane of traffic to the existing Canal, and that will double the waterway's tonnage capacity. We knew that if we did not embark in this project, the quality and span of our services ran the risk of deteriorating, impacting shippers, customers, and our country alike.

We have worked day and night to bring this project to fruition, taking care of providing a reliable and uninterrupted service to our customers during the execution of the work.

While this was happening, the Panama Canal didn't stop once. To ensure this, the dredging operations along the main channels in the lake areas were carried out with our own internal forces, while the dredging of Canal entrances was undertaken by Contractors.

At no time, throughout this period, was the waterway's transit service suspended.

This is one of our main promises to all of you. By focusing on increased reliability, we also took care of our existing plant and infrastructure. We were able to expand to today's Canal capacity by investing over \$3.3 billion in improvements in a seventeen year period.

With this, we were able to increase PC/UMS¹ total tonnage handled from 228 million PC/UMS tons in 1999, to a record-breaking 340.8 million tons last year, a 50% increase. These investments included:

- Total replacement of the locks locomotive fleet and track
- Installation of new tie-up and mooring stations, that allowed for the transit of three additional panamax vessels, adding tens of millions of tons to the Canal's annual capacity
- Deepening by 2.1 meters or 7 feet of all of the lake channels thus increasing draft reliability

¹ Universal system of tonnage of vessels of the Panama Canal.

- Replacement of high mast lights in the locks for better illumination that extended daylight-hour transits
- Enhancement of the tugboat fleet which grew from 20 units in year 2000 to 46 new and modern units equipped with greater maneuverability, power and technology
- Rebuild and replacement of the launch fleet
- More precise aids to navigation and a vessel tracking system.

All of these investments were carried out with the purpose of providing greater reliability, safety and improved transit times. Tomorrow, we will inaugurate our expansion with a full transit through the Third Set of Locks which caters



to neopanamax vessels with tonnage capacities of twice to three times of that of the present Canal locks system. The Expansion will open new trade routes, and new commodities will flow our way. The main beneficiaries will continue to be the people and places joined by our reliable connection. We, at the Panama Canal, bring the world closer together!

We will touch the lives of people in these countries in numerous ways. Along the route that joins the United States East and Gulf Coasts with Asia, U.S. exporters of grains and chemicals will be able to load larger cargo volumes at lower costs, while American consumers will benefit from cheaper construction materials, household goods, electronics, clothes, shoes and even toys for their children. Korean and Japanese cars will be shipped in larger vessels, lowering the cost per unit transported.

However, for the first time, we will witness the shipments of liquefied natural gas (LNG)² through our waterway,

boosting American exports and providing clean energy resources to the people of Japan and South Korea.

Ecuadorian exporters of bananas and Chilean producers of wine, grapes and apples as well as salt and copper will be able to take advantage of the lower transportation costs that the expanded Panama Canal will provide with more expeditious deliveries. Crude oil will be shipped in aframax vessels from the West Coast of South America to refineries in the U.S. Gulf Coast, and will return in the form of diesel, gasoline and petrochemicals ready for their use. In essence, for the South American exporting economies, the expanded Canal will provide faster access, and in a larger scale, to consumer markets in Europe as well as the East and Gulf coasts of the United States. It is expected that crude oil exports from the United States may also find their way to Asian markets via the new Panama Canal Locks in suezmax tankers. Starting

² LNG: liquefied natural gas.



tomorrow, the shipping industry will reap the benefits of the Panama Canal expansion.

The maximum vessel size through the waterway will continue to evolve, and we will be seeing vessels that will be able to carry 20 times more cargo than those that transited in 1915 when the average Canal tonnage was a slightly above the 3,000 tons.

Beginning next week, we will accommodate containerships of around 8000 to 10000 TEU³ transiting the Canal, and in a year or more, we should be receiving the larger 13,000 and 14,000 TEU vessels in our waters.

This is the beginning of a new era!

- Panamax tankers will be replaced by suezmaxes augmenting the transport capacity to a million barrels of oil in just one transit.
- The first two neopanamax LPG⁴ vessels will call on Monday 27th, and the larger size vessels that we will transit will have an estimated 84,000 cubic meters of capacity, ten times more than the LPG vessels that transited the waterway in the 1960's.
- In the dry bulk segment, will be handling capesize vessels, capable of carrying twice the cargo than the panamax-sized vessels that transits the Canal today.
- Car carriers will be able to traverse the expanded Panama Canal transporting 30% more vehicles, for a total capacity of around 8,500 CEUs.
- And cruise vessels that offer an incredible ten-hour tour through the Canal and the lavish rainforests of Panama, will be able to transit with around 4,000

passengers instead of the 2,000 passengers onboard a panamax-sized cruise vessels today.

- And soon, we will witness the arrival of a new player possible only because of the expansion, the LNG vessels that are too wide to transit the existing locks, and which will boost the export potential of the United States with shipments to Asia.

We define our Canal as the green route for several reasons. For one the employment of water saving basins, a first in a lock complex for oceangoing vessels.

There are a total of 18 basins for the entire project which save 61% of the water employed in a lockage. Even though the neopanamax locks moves 2.3 times the volume of water than the present locks, through the use of water saving basins it actually consumes 7 percent less than the existing locks.

The Panama Canal will further contribute to reduce global warming based on the fact that the Expansion will allow the passage of larger vessels that would otherwise use longer routes thus reducing distances and fuel consumption.

It also has promoted the construction of more efficient neopanamax vessels, resulting in economies of scale and in a reduction of fuel consumption per cargo unit. An all-water route produces less emissions than other routes combining extended land and water transportation.

³ TEU: twenty-foot equivalent unit, which means unit equivalent to twenty feet.

⁴ LPG: liquefied petroleum gas.



During its 101 years of operations, the Panama Canal has contributed in the reduction of 650 million tons of CO₂. Now the Expansion will contribute to reduce more than 160 million tons of CO₂ during its first 10 years of operation, between 2016 and 2026.

In July, we are launching our Green Connection Award Program. It recognizes our customers who comply with environmental best practices. This award will have two phases: the first one consists in a Recognition Program and the second in a Premium Booking Rate which will apply to Vessels with high environmental levels of performance.

This program will be based on the EEDI, NO_x and ESI scores. Further information on the matter will be published in the next coming weeks and the full program is expected to be implemented on October 1, 2016.

This new era also brings new incentives.

We have implemented a series of incentives to promote the use of the neopanamax locks and move greater cargo volumes through the Panama Canal. These include:

- A loyalty program for container vessels, which provides price improvements of as much as 6% on the capacity tariff, for customers who reach specific TEU volume levels. Around ten container shipping lines are already taking advantage of this program since April this year.
- We will apply the ballast rate for LNG vessels on the return voyage so long as the return trip to the Canal is made within 60 calendar days after the laden transit was completed;

- We have also developed a ballast rate for dry bulkers that promotes the repositioning of the larger vessels that need to use the neopanamax locks.

Tonight I am pleased to announce that to date we have over 170 bookings for neopanamax transits.

Thank you for your trust, and for your continuous patronage throughout these years. Let me assure you that this is the beginning of a new era in which we look forward to offering the highest quality of service to the maritime community and strengthening our relationships with the shipping industry and cargo owners.

Welcome to the new and expanded Panama Canal!



TRANSPARENCY

LOYALTY

HONESTY

RESPONSIBILITY

RELIABILITY

COMPETITIVENESS

Vision

Global
connectivity
leader and driver of
Panama's **progress**.

CORPORATE STRATEGY

The Panama Canal, with 16 years under Panamanian administration and over 100 of operations, continues to evolve with the inauguration of the expanded Canal, increasing its operating capacity.

Its vision, **global connectivity leader and driver of Panama's progress**, highlights the importance of the worldwide level of connectivity the company must reach, through the development a logistics hub, while maintaining the level of excellence in vessel transits, taking advantage of the new infrastructure, and adding related activities that increase the value of the route.

The interoceanic area around the Canal has potential for a world-class logistic hub that can generate economic growth for Panama. By increasing Panama's connectivity, the Canal can contribute to the country's development, not only with contributions to the state, but also by generating opportunities for business, and for sustainable and respectable jobs.

Its mission, **contribute sustainably to Panama's prosperity, through our valuable team, connecting production with the global markets, to bring value to our customers**, emphasizes that the Canal's main asset is human capital. Thanks to the commitment, professionalism and productivity of its people, today the Canal is a global reference. This mission also highlights sustainability, because through environmental, economic and social balance, a good future for the Canal and the country is ensured.

In addition to transiting vessels, there is capacity to connect with the entire world through value-added services. The Canal has grown, is evolving, and is committed to building a better future for Panama and the world.

OBJECTIVES

- 1 Grow our business by expanding the services and products offered.
 - 2 Increase our net income and business productivity in a sustainable way.
 - 3 Implement best business and good corporate governance practices.
 - 4 Ensure water volume and quality for consumption and for Canal operations.
 - 5 Transform the organization and develop its capabilities to take advantage of new business and service opportunities.
 - 6 Increase trust and credibility of ACP management.
 - 7 Strengthen customer relations and business intelligence.
- 



From left to right: William A. O'Neil, President of the Advisory Board; Philip A. Embiricos, Member of the Advisory Board; Almirante William J. Flanagan, Member of the Advisory Board; Flemming Jacobs, Member of the Advisory Board; Salvador Jurado, Member of the Advisory Board; Gerhard Kurz, Member of the Advisory Board; and Andrónico Luksic-Craig, Member of the Advisory Board.

ADVISORY BOARD

The Advisory Board is the consultative body of the Panama Canal Authority Board of Directors and senior management regarding the needs, requirements and improvements of the Canal's international maritime service, in accordance with the Political Constitution of the Republic, the Canal Organic Law and its regulations. It is a forum composed of leaders from the international community who contribute with their opinions and experience to the design and improvement of the plans developed by the Administration for the future progress of the Canal.

It is composed of 15 distinguished individuals from the maritime and business world who meet at least once a year when convened by the Board of Directors. Its honorable members are: William A. O'Neil (President), Philip Embiricos, Admiral William J. Flanagan, Doctor Ernst Frankel, Flemming Jacobs, Salvador Jurado, Gerhard Kurz, Andrónico Luksic Craig, Koji Miyahara, Albert Nahmad, Joe Reeder, Mikio Sasaki, Tommy Thomsen, Chee-Chen Tung, and Wan Min.

During fiscal year 2016, the Advisory Board held two meetings in Panama, in which the Administration presented the performance of the operations of the Canal, the Expansion Program and the new projects; and informed about the water crisis in the country. The second meeting was held in June 2016, allowing the Board to participate in the official presentation of the expanded Canal and its inauguration.



From left to right: Manuel E. Benítez, Deputy Administrator; Raúl Estripeaut, Executive Branch; Oscar Vallarino B., Vice-president of Corporate Affairs; Jorge L. Quijano, Administrator; Ilya Espino de Marotta, Executive Vice-president of Engineering and Program Management; Marcos Allen, National Council of Organized Workers; Roberto R. Roy, Minister for Canal Affairs and Chairman of the Board of Directors; Javier Cardoze, National Council for the Private Enterprise; y Walter Smith, Ecumenical Committee.

AD HOC COMMITTEE

The Ad hoc Committee was established by Law 28 of 2006, and ratified in referendum, in order to guarantee the Panama Canal Expansion Program's transparency. The Committee is composed of five Panamanian citizens that represent different society sectors: Raúl Estripeaut, Executive Branch; Marcos Allen, National Council for Organized Workers; Javier Cardoze, National Council for the Private Enterprise; Juan Pablo Fábrega, civic clubs; y Walter Smith, Ecumenical Committee. The Committee and its members were formalized by Executive Decree No.33 of February 26, 2007, and signed by the President of the Republic, according to the Law.

During fiscal year 2016, the Ad hoc Committee periodically received reports about the Panama Canal Expansion Program's progress and held four meetings to analyze, evaluate and make observations or recommendations on the construction process of the Third Set of Locks.





THE GREAT CONNECTION



IMPACT OF THE EXPANDED CANAL

6/26/2016

EXPANDED CANAL INAUGURATION

THE IMPACT OF THE EXPANDED CANAL ON THE WORLD

Global economic activity during fiscal year 2016 was not as dynamic in relation to other years, which affected the demand on transport, and especially, that of maritime transport services. Despite this, the Panama Canal Authority (ACP) finished its fiscal year the third largest tonnage volume in its history, welcoming 330.4 million PC/UMS tons, while it inaugurated its expansion and continued to strengthen its diversification strategy.

Significant events during 2016 that impacted global trade included the prolongation of the decline in commodity prices, especially in the energy sector (oil), adverse weather conditions due to El Niño, the restructuring of Greece's debt, the Brexit, and more recently, the US presidential election. These events increased the level of trade uncertainty, which caused a restriction on investment and consumption in different countries.

On June 26, 2016, the expanded Panama Canal was inaugurated, adding a new and larger lane that allows wider, longer and deeper draft vessels to connect production and consumption markets with improved economies of scale, bringing to a successful conclusion one of the most significant infrastructure projects in world history. The expanded Canal is being welcomed by global trade participants, as several US ports are already receiving additional tonnage and the number of bookings continues to grow.

Over the short and medium term, there will be a need to increase investment in infrastructure that will impact positively in the supply chain's sustainability. In Panama, the development of a logistics hub will continue to materialize as increased cargo transit open opportunities to increase container transshipping capacity on the Pacific side. Also, further maritime logistic developments around the waterway continue to be studied.

In the shipping industry, particularly container trade, charter rates are expected to remain low as fleet capacity expands with new and larger ships coming online from orders already in place. Moreover, global trade conditions are likely to favor limited consumer expenditures with exporters seeking to improve cargo handling and shippers seeking to increase efficiency through mergers and consolidation of new alliances. As for the container and liquid bulk segment, the Panama Canal has seen an excellent response. The LNG industry as a new customer of the expanded Canal also helps foresee improved trade volumes, due to the reduction of time and costs.

Industry wide, trends to protect from cyber-attacks and piracy, incorporate new cyber-resilient technology, as well as further innovation and full sustainable operations including a significant effort to reduce contaminating emissions of vessels involved in the international trade, will continue.

According to forecasts, conditions for world trade and the health of the shipping industry are expected to be slightly better in 2017. Better supply-chain management strategies and innovations, combined with a global vision and optimized shipping routes, will help stabilize revenues throughout the year and over the long-term.



CANAL EXPANSION

INAUGURATION EVENTS

40,000
PEOPLE

300

INTERNATIONAL
JOURNALISTS

AN EXPANDED AND DELIVERED CANAL

The Panama Canal inaugurated the expanded interoceanic waterway, a historic event that filled all Panamanians and the world with pride.

After nine years of work, the Expansion Program fulfilled the expected goal of proving the professional and technical capacity of our young nation with the transit of the neopanamax container vessel Cosco Shipping Panama.

This year, preliminary transits for testing and training purposes, and thousands of equipment tests, and electromechanical installations and inspections of new Canal facilities were conducted.

The inaugural events that took place on June 26 were attended by almost 40 thousand people at the new

Agua Clara and Cocoli Locks. Both ceremonies included media coverage by more than 300 international and local journalists from the leading world press and media agencies of almost all continents. The security and coordination of the event was the result of close collaboration by 26 state entities and support from more than 800 Panama Canal volunteers.

At the end of fiscal year 2016, the Panama Canal registered more than 200 transits through the new locks with significant ones such as the passage of the first LPG tanker through the waterway, the Lycaste Peace, and the transit of containership MOL Beyond that broke the record toll paid.



THE CHAMBERS IN METERS

55
WIDE**427**
LONG**18.3**
DEEP

LOCKS

The year 2016 was one of intense activity for the Expansion Program. With a view to delivery date in June, activities focused on the testing of electromechanical systems, as well as the trial transits in Agua Clara and Cocoli Locks.

On June 24, the Panama Canal issued the taking-over certificate to contractor Grupo Unidos por el Canal S.A. (GUPCSA) and assumed the operation of the locks at each site, while the contractor, besides performing the works on the punch list, began the three-year maintenance period.

Each of the complexes delivered has three chambers, nine water-saving basins, one lateral filling and emptying system and an eight rolling-gate backup

system. Chambers are 55 meters wide, 427 meters long and 18.3 meters deep to allow the safe transit of neopanamax vessels.

In the first months of the calendar year, reinforcement and repair works of the lock heads were completed in both locks, after leakage of the concrete sills occurred in Cocoli Locks during extreme testing in August 2015. The sills were tested after completion of repair works, the chambers flooded and the rolling gates underwent the same hydrostatic pressure at the base of the sills when the initial damage to the concrete was caused. The results of the tests were evaluated by independent experts and considered acceptable, with no indication of cracks or leaks in the concrete surface.

The FY-2016 was a year of intense activity for the locks project.





The Baroque performed multiple lockages through the Agua Clara locks.

With regard to the water-saving basins, all tests performed on the installed polyvinyl chloride lining were completed and exceeded.

Performance tests were conducted on the gates, valves, telecommunications, security and electricity control systems in both locks.

During June, the Baroque performed multiple lockages through the Agua Clara Locks, simulating different scenarios which included standard up-lockage and down-lockage sequences with and without water-saving basins in single-type locks in manual and semiautomatic modes, in order to collect information on the operation of valves and rolling gates. In the Cocoli Locks, the transit trials were carried out by the crane ship Oceanus and the vessel Cosco Houston.

As to the claims filed by the contractor of the new locks, these follow the process established in the contract for dispute resolution. This process establishes three stages to evaluate the contractor's claims. The first instance is the Panama Canal employer's representative; the second is the Dispute Adjudication Board (DAB) and, finally, international arbitration.

Claims presented by Grupo Unidos por el Canal, S.A. (GUPCSA) are at different stages of the process. The Canal, through internal and external lawyers, and a team of experts in claims and other disciplines, has worked throughout the fiscal year to collect, evaluate and analyze the information needed to defend the cases.

The project recorded a 99.54 percent progress at the end of fiscal year 2016.

99.5%

PROGRESS AS OF SEPTEMBER, 30

PACIFIC ACCESS CHANNEL

As part of the work required for the transit of neopanamax ships through the Panama Canal, a new 6.1 km-long access channel was required to connect the new locks in the Pacific sector with the Culebra Cut. This project was divided into 4 phases: the first three were completed in previous years and the fourth and last one recorded an advance of 99.7 percent at the end of fiscal year 2016. The phase 4 contractor (PAC4), consortium ICA-FCC- MECO, is formed by the companies Ingenieros Civiles Asociados, SA de C.V. (ICA), Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. (FCC) and Constructora Meco, S.A. (MECO).

During this period the contractor completed the extension of the road located on the crest of the Borinquen 1E dam to allow an appropriate interface with the existing roads near Pedro Miguel Locks, and mobilization of scrap tires from the project area to the recycling plant where the material will be separated and crushed for final disposal.

The project maintained three open claims, but after several rounds of negotiations an agreement was reached with the consortium for all claims filed to date under the terms and conditions of the Contract.



IMPROVEMENTS TO THE NAVIGATIONAL CHANNEL

Under the Expansion Program, projects were included to improve the draft required for the safe transit of neopanamax vessels which consisted in dredging the Pacific and Atlantic entrances, Culebra Cut and Gatun Lake.

Improvement works at marine entrances and at the Culebra Cut were completed in previous years. During this year, the first two phases of the installation of the bank lights along the channel as well as the installation of 6 sailing ranges in the central line of the Cocoli reach for northbound transits were completed.

RAISING GATUN LAKE'S MAXIMUM OPERATING LEVEL

The project to raise the maximum operating level of this lake was designed to guarantee water supply for human consumption and the transit of neopanamax ships through the expanded Canal.

The expansion of the freshwater reserve was carried out in different sites. The 45-centimeter increase of its entire mirror required the modification of the Canal's operating structures and the remediation of third-party structures, such as docks and houses are pending.

Work for the installation of residual and pluvial pumping system, placement of pressure pipes, installation of manholes in pumping systems pits and bit extension welding.



The new access channel connects the new locks in Cocoli with the Culebra Cut.

ADMINISTRATION AND FINANCING

During 2016, the Canal continued to receive support from external consultants, such as the consultant for program management services, CH2M Hill Panamá R. de S.L., who participates in the administrative closure of the Program and also provides claims consulting services; and on the other hand, legal services contractor Mayer Brown LLP, consultant for international contracts, who provides legal consulting services on Locks Contract management. The firm's lawyers offered legal opinions, held meetings, and reviewed and prepared documents related to claims and arbitrations. In addition, they participated in the hearings of the first arbitration of the cofferdam in Miami.

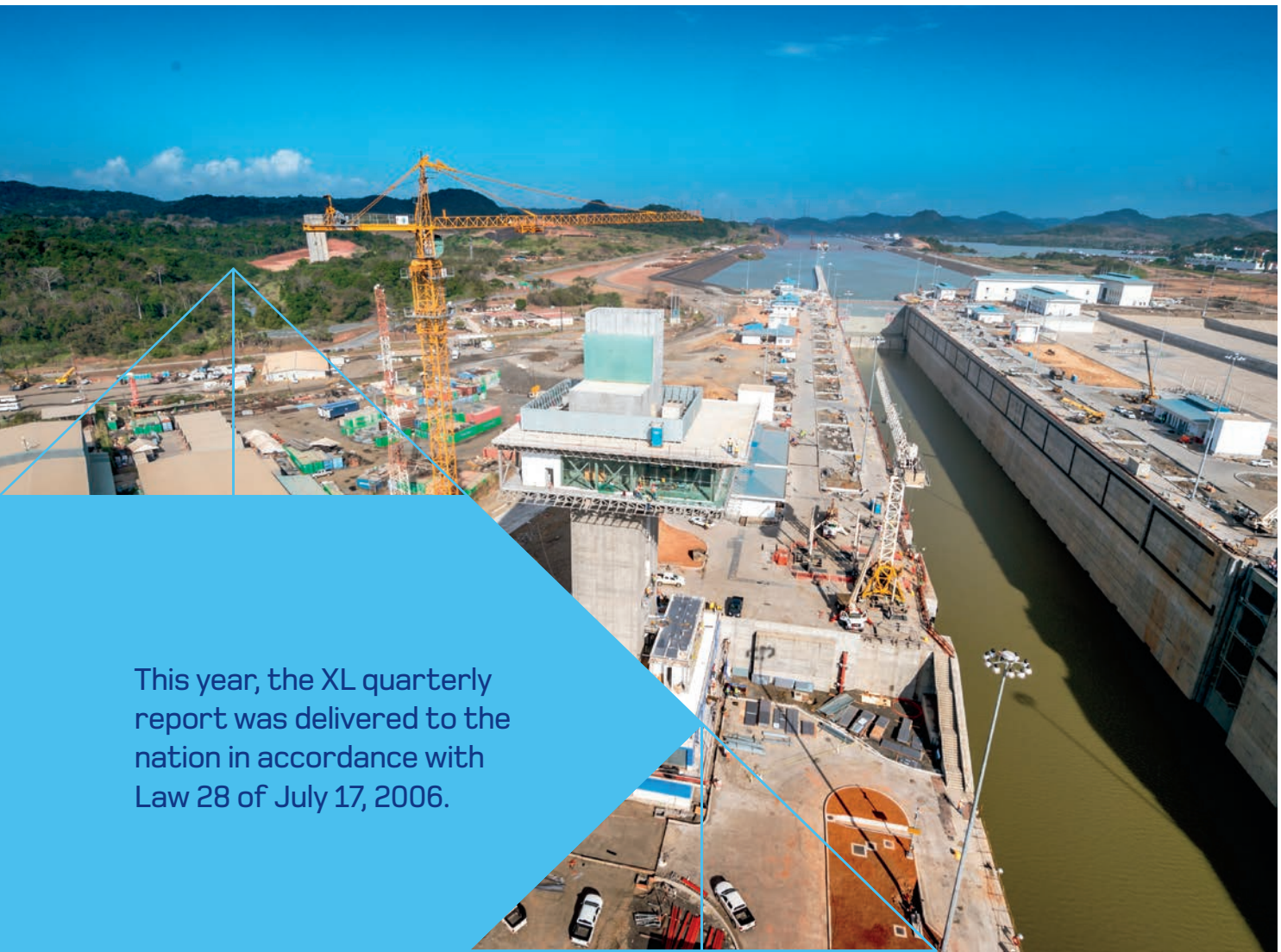
Program management continues to submit reports and attend visits by credit agencies as established in the Common Terms Agreement.

Law 28 of July 17, 2006, which approved the proposal for the construction of a Third Set of Locks, establishes in its article 4 that during the contracting process and

the execution of the construction works, the Canal shall report to the National Assembly, the Executive Branch, the Republic's General Comptroller's Office, and the Ad hoc Committee quarterly, by way of the submission of public reports on the status of contracting actions and the progress of the works. This year the XL quarterly report was delivered to the nation in accordance with this law. The forty reports can be accessed on the Panama Canal website.

PROJECT OCCUPATIONAL SAFETY

During the nine years of the Program significant joint effort with the contractor were made to reinforce safety through audits, safe work analysis and visits focus on accident prevention. Additionally, training on industrial hygiene was promoted for proactive management. This allowed the projects to finish with low accident rates, in comparison with the US civilian heavy industry average.



This year, the XL quarterly report was delivered to the nation in accordance with Law 28 of July 17, 2006.

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

During the last year, the mitigation measures corresponding to the construction phase of the Expansion Program, established in the Third Set of Locks Environmental Impact Assessment Study, approved by the Panama Environmental Ministry, continued to be enforced. The effectiveness of these measures was verified by independent consultant Environmental Resources Management (ERM). From June 26, 2016 until the end of September, activities have focused on overseeing the demobilization of contractors.

The ecological compensation for the impact of the Expansion Program continued through reforestation work in the multiple use area in Chame Bay, Soberania National Park, Tapagra Hydrologic Protection Zone and in Arimae. Finally, the reforestation project in Cenegón del Mangle, in the Province of Herrera, was bidded and awarded. With the completion of the Expansion Program, these projects will now be under the responsibility of the Canal's Environment Division.

The total number of reforestation projects executed during the years 2008 - 2016 was 19 and covered 991 hectares out of a total of 1,243, which must be reforested as compensation for the areas affected by the Expansion Program. The amount of the contracts was more than 2.8 million dollars and the payments for ecological compensation to the Ministry of the Environment (MiAmbiente) and Authority of Water Resources was for approximately 4 million dollars.

During the development of the entire Expansion Program, 6,102 animals were rescued, more than 2,000 historical artifacts were recovered and 3,500 fossils were cataloged. To monitor the water quality of Gatun Lake, 8 continuous monitoring stations were acquired (real-time data transmission) and a continuous monitoring station was acquired for air quality. Such equipment will continue to transmit during the operation phase. Procedures were also developed for handling community complaints and finding cultural resources.



ENVIRONMENTAL MANAGEMENT DURING THE PROGRAM

6,102
RESCUED FAUNA

2,000
HISTORICAL ARTIFACTS
RECOVERED

3,500
FOSSILS
CATALOGED

PUBLIC RELATIONS, COMMUNICATION AND HISTORICAL DOCUMENTATION

Communication and historical documentation of the Expansion Program was completed in 2016. Valuable material are stored in the Panama Canal archives and is available for future research.

Until August 2016, 404,400 photographs were taken. A total of 483.7 hours of high definition video were recorded. In addition, 1,476 objects, 6,029 printed documents, 27,453 electronic documents were collected and 4 story and photography books about the Canal expansion were published.

As part of the historic preservation, 466 verbal history interviews were recorded, an unprecedented collection of testimonies from those involved in the construction of the new locks.

As for the pictorial collection, 97 works of art were the result of the talent of outstanding Panamanian artists, who were inspired by the daily effort of hundreds of workers of the different projects.

Important visits were received from a number of civil society sectors in Panama and from abroad. Such is the case of the Port of New York & New Jersey

representatives; the Colombian Society of Engineers, missions of the International Monetary Fund and International Development Bank; the Federated College of Costa Rica, members of the Disney Cruise Lines team and many others, who toured the project to understand its real scope from a land standpoint.

About 130,000 visitors were received, all of whom had the opportunity to observe the progress of the construction of the locks and everything related to dry excavations and dredging works.

The first months of this fiscal year were the prelude to the grand inauguration of the expanded Canal. The activity, the peak of the construction, generated a great interest of local and international media that visited the country, mainly from January, to record special programs, interviews and reports from the Atlantic and the Pacific Locks sites.

The year 2016 was a year of great pride for the Panama Canal and the whole nation. The transit of the Cosco Shipping Panama showed the value built during nine years of constant multidisciplinary work.



483

HOURS OF VIDEO

404,400

PHOTOGRAPHS

466

VERBAL HISTORY
INTERVIEWS

130,000

VISITS

27,453

ELECTRONIC
DOCUMENTS

1,476

OBJETS

6,029

PRINTED
DOCUMENTS

97

WORKS
OF ART





INAUGURATION

INTERACTION DURING INAUGURAL EVENTS WITH

2,000
JOURNALISTS

400
INTERNATIONAL
CUSTOMERS

6.6M
WEB USERS

THE GREAT DAY

The Panama Canal Expansion inaugural ceremony, held in both Agua Clara locks in the Atlantic side and Cocoli locks in the Pacific side, was the result of a titanic planning that began nearly two years earlier and required the participation of Panama Canal professionals from different offices.

All of them and members of governmental institutions working together in a Joint Task Force made it possible for more than 40,000 people to witness the transit of the first neopanamax vessel through the expanded Canal and another large number to observe the 14-hour uninterrupted satellite feed.

The container ship Cosco Shipping Panama, built by the Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd. and launched in January 2016, was the protagonist of this historic moment.

By that time, all the aspects related to the special guests, the safety of the attendees, and the participation of the general public were ready.

About 10,000 people were involved in the set-up of the event, including security forces, coordinators, contractors, volunteers, government officials, Canal operations personnel, protocol unit personnel, and the media that worked for over 20 days.

While on one side we were preparing for the inaugural event, on the other side Canal operations personnel were preparing for the first transit, where the Canal personnel working in the first transit got ready for the big day and the beginning of operations of the expanded Canal.

ONE EVENT, A MILLION TASKS

The logistics for an event of this magnitude are monumental. In the Canal, not a single detail could be left aside and that involved the operation, the setting up of the show and the transit, and taking care of 400 international customers and 2,000 journalists from all around the world.

The event of Saturday, June 25, 2016 was dedicated to customers, which are the fundamental part of Panama Canal's success. In an elegant event, they were reminded of the significance of the Third Set of Locks and its impact on world trade.

On an emotional night that became the prelude to a day of celebration, Panama Canal Administrator Jorge L. Quijano thanked the customers for their presence and invited them to be part of this new chapter in Canal's history.

ACCOUNT OF AN UNFORGETTABLE DAY

Broadcasting began at 5:00 a.m. and by that time some 5,000 people were getting ready to go to Agua Clara locks in Colon, where the first of the two inaugural events was held.

Panama Canal Administrator Quijano said during his speech that "the expanded Canal, which is part of the world maritime service, opened its locks with the participation and input of more than 36,000 Panamanians and close to 4,000 brothers and sisters from 79 nations invested all their knowledge, decades of experience, heart and soul into the greatest work that has been done in a century. They are all part of history. For more than a decade devoted their effort, talent and knowledge in making true a monument of human will."

A few hours later at 9:00 a.m. media started arriving to Cocoli locks and about 15 minutes later the first buses arrived with the general public, who looked for the best viewpoint as not to miss anything. At noon the place

was packed waiting for the Cosco Shipping Panama. The general emotion was evident and pride was reflected in each face, while the weather was kind.

At about 3:00 p.m. the huge ship entered the upper chamber of Cocoli locks and the excitement rose to its highest level. There were shouts and cries with patriotic feeling, while the ship sounded its horn.

Several speeches were scheduled for the Cocoli locks event, beginning with the blessing of the members of the Ecumenical Committee of Panama and then the words of the Chairman of the Panama Canal Board of Directors and Minister for Canal Affairs Roberto R. Roy. He was also responsible for delivering the certificate of completion of the work to the President of the Republic of Panama Juan Carlos Varela.

"While the world expands and connects itself in the face of increasing requirements and demand for innovative solutions, Panama has successfully played its role as a major trade facilitator, first, thanks to our geographic position, and secondly, due to our constant desire for growth. That same will led us to dream big, and after achieving a majority approval, to build with passion and to successfully manage the expanded Canal that are inaugurating today for the sake of Panama and all nations." Panama Canal Administrator Quijano expressed excitedly as part of his speech. "For 102 years we have been connecting two oceans. Today, we celebrate the great connection between the present and future!"

LOCAL AND INTERNATIONAL COMMUNICATIONS

An extraordinary communication plan was needed to cover the inaugural event, including both advertising and media coverage.

An advertising campaign was designed, produced and executed nationally and internationally, including television, newspapers, radio and digital pieces.

An advertising campaigns was designed, produced and executed nationally and internationally. The campaign included television, newspapers, radio and internet advertisement. The international campaign as part of a country effort was awarded the Bronze Jade Prize at the Antigua Festival, where the best of Hispanic creativity is recognized. Meanwhile, the *Great Connection* campaign was awarded the Excellence Award by the students of the University of Panama's School of Communication.

During the inaugural event, the Panama Canal broke all records in the country on Twitter, Facebook, Instagram, and live broadcasts, reaching more than 6.6 million people through the different platforms.

Prior to the inauguration, the Canal provided support for the coordination of the event for the draw for the inaugural transit. Three press conferences for national and international media were organized with Canal spokespersons. In addition, 70 interviews were conducted by national media in order to allow the country to be informed in a timely and truthful manner about the details of this important milestone for Panama's history.



PUBLIC RELATIONS RESULTS

NATIONAL MEDIA

97 45' 26"
HOURS MINUTES SECONDS

BROADCAST AIRTIME

849,432 cm²

SPACE IN PRINT MEDIA

2,889

MEDIA HITS IN
DIFFERENT OUTLETS

B/.2,253,243

ESTIMATED ADVERTISEMENT VALUE

B/.7,661,026

TOTAL PUBLIC RELATION VALUE



About 40,000 people attended the expanded Canal's inaugural events.





A total of 16 press releases were issued prior to the inaugural event. Also, a media tour was organized at the locks, where national and international journalists were able to see in detail the expansion.

Similarly, the communication team accompanied the media to the first trial transit where they could witness first-hand the operation of the new locks.

In order to achieve successful coverage of the inaugural transit, the necessary logistics were coordinated for live broadcast on the day of the event. Likewise, media registration was coordinated, as well as the transfer and logistics for national and international journalists. In addition, the Canal developed a Press Guidelines document, in English and Spanish, for the media.

A special edition of the *El Faro* newspaper was developed to provide information for coverage to the journalists. In addition, an English and Spanish report on the Cosco Shipping Panama's departure from Greece was prepared.

A *The Great Connection* brochure edition was prepared for international media and special guests. In addition to the media registrations, the Canal also worked on 20,000 registrations for security agencies, Canal workers and contractors, which allowed the inauguration to be a memorable event for all Panamanians, especially those who were involved in the process of the project's development.

TRAINING

Several spokespersons were trained in order to assist the different audiences attending the inaugural events. The spokespersons network was called "Voices of the Canal," and served as support for a cascading internal communication to the Canal workforce. Spokespersons designated to the work with media and journalists during the event were given a special training as well.

The volunteer team was also trained in order to assist the general public during the event, as well as the Rapid Response Team in crisis or contingency situations.

INTERNAL COMMUNICATION

Taking into account the importance of the inauguration of the Extended Canal and to make all Canal workers feel part of it, an internal communication plan was developed that contemplated the development of informative messages. Special editions of *Tu Canal* internal newspaper that highlighted the pride it should be for Canal workers to have reached this important historical milestone for the country. The *Juntos lo Hicimos* (We did it Together!) internal campaign was also coordinated.



61,000

USERS CONNECTED TO
LIVE STREAM

75,000

VISITS TO THE
CANALAMPLIADO.COM
WEBSITE

6,000

MOBILE APP
DOWNLOADS

DIGITAL COMMUNICATION AND SOCIAL MEDIA

A communication plan was developed for digital communication and social media, in order to communicate, in a timely and real-time manner, all relevant information about the operation of the expanded Canal, and the development of the inauguration event.

The live broadcast of the event was coordinated through an online platform. A specialized website canalampliado.com was created and an application for Android and iOS smartphones was developed. As part of the plan, content creation and messaging was created targeted for these digital platforms.

Thanks to the digital communication strategy, 61,000 users connected to the live stream. The website canalampliado.com obtained more than 75,000 visits

and the application was downloaded more than 6,000 times for Android and iOS.

TEAM MONITORING AND COORDINATION

Throughout the process of planning, organization and development of the inaugural events, all teams involved worked in coordination. In order to achieve this, daily monitoring and status meetings were held, where minutes were developed for follow-up. In addition, weekly meetings of the Joint Task Force Team also took place.

All the efforts detailed above resulted in an event that was written in indelible ink and will be remembered by all Panamanians and the rest of the world as a milestone in the history of Panama, changing world maritime trade. We did it together!





**SATISFYING
MARKET
DEMAND**



MARKET

PC/UMS
TONS DURING
FY-2016

330.4
MILLION

MARKET AND COMPETITIVENESS

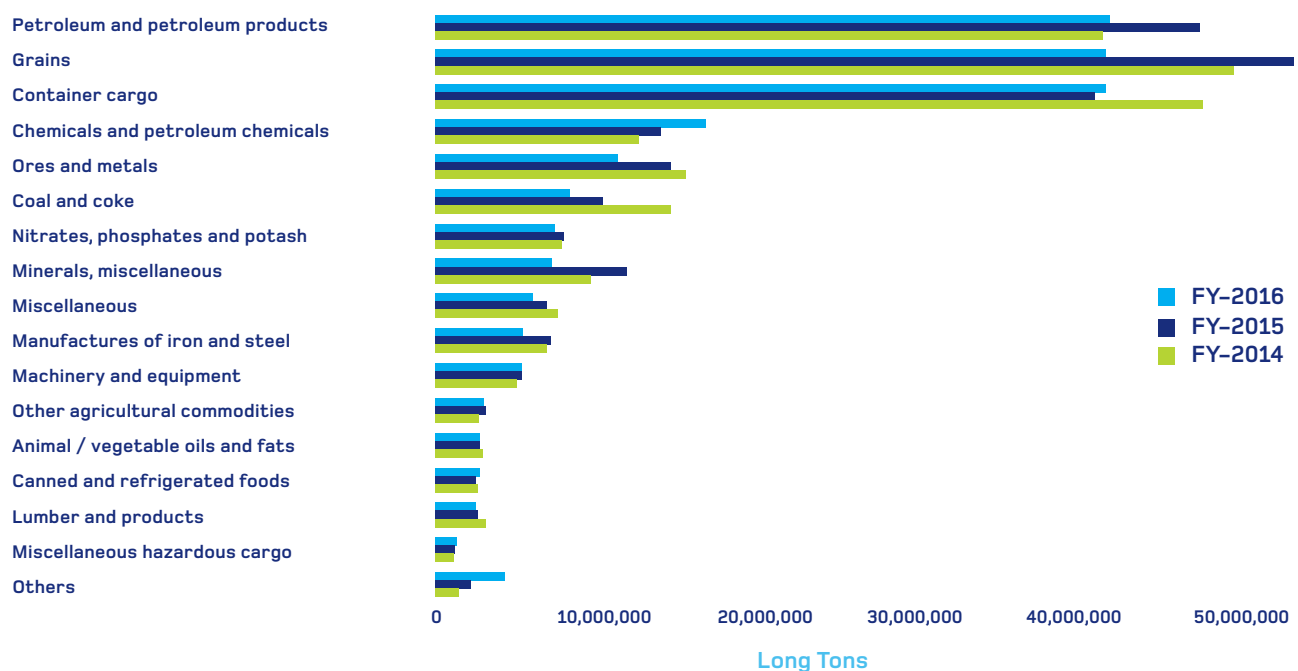
The Panama Canal registered a net tonnage for fiscal year 2016 of 330.4 million PC/UMS, a 3.0 percent decrease from the previous year. Tolls revenues amounted to \$1,933 million, a 3.1 percent drop from the prior fiscal year, and a transit reduction of 5.5 percent, from 13,874 in fiscal year 2015 to 13,114 in fiscal year 2016.

Fiscal year 2016 was marked by an increase in general business uncertainty, which had an adverse impact on investment and economic growth in the United States and a gradual slowdown on the rest of the world. At the end of 2015 (fourth quarter) a mild improvement the United States economy prompted optimistic forecasts by the International Monetary Fund (IMF), the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

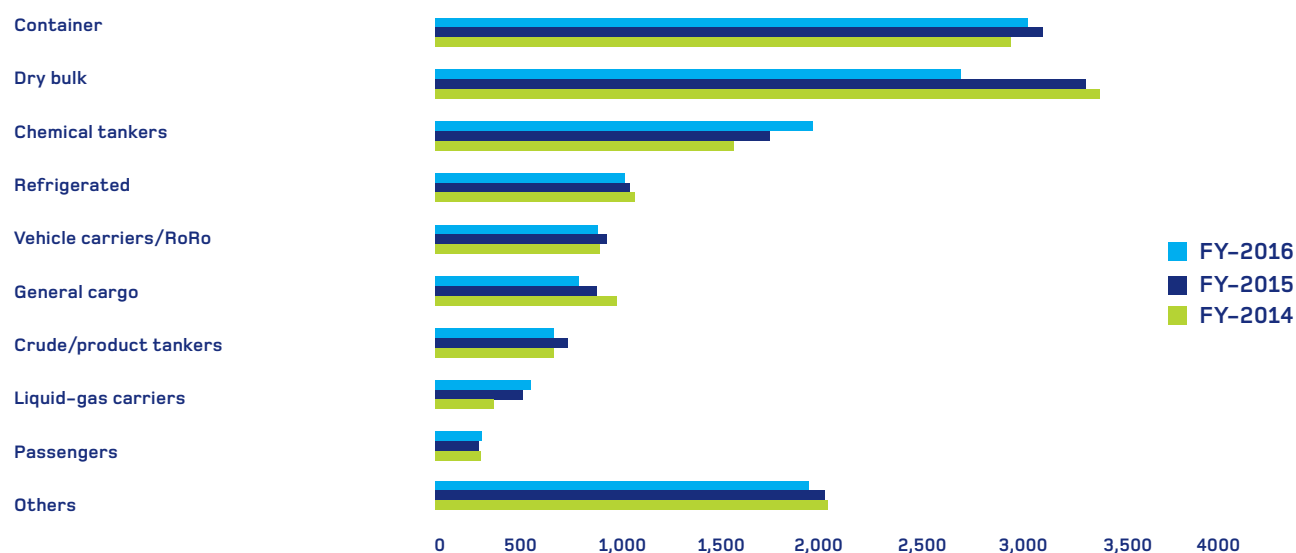
and other international organizations. However, these projections were revised downward as the year unfolded due to changes in macroeconomic variables. Significant events during the year included the presidential electoral race in the United States, the renegotiation of the Greece debt, the Brexit, and the decline of raw material prices such as oil.

In the United States, economic growth remained sluggish albeit with some improvements in employment and personal consumption. The appreciation of the dollar reduced exports, while the government cut spending. Therefore, economic growth remained focused primarily on private consumption. The Federal Reserve raised interest rates 0.25 basis points for the first time in

Principal commodities through the Panama Canal



Transits by market segment



nine years at the end of December 2015 but has not increased them again despite planned increases in 2016. The race for the presidential elections, the war in Syria and problems in the Eurozone increased uncertainty and reduced investment. During 2016, political tensions between the United States and Russia surfaced again, and were one of the factors limiting investment. As a result, the economy has grown very slowly. On average, it is expected that the United States economy will grow between 1.5 percent and 2.1 percent in 2016.

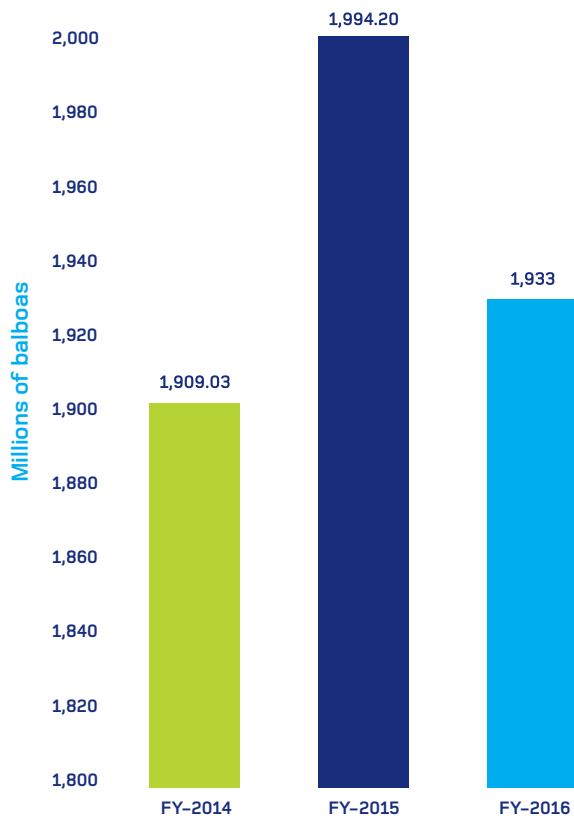
The economic growth of the Eurozone lagged as a result of uncertainties regarding the United States elections, the Brexit and frailties in the banking system. Growth improvements in early 2016 were limited by uncertainty caused by the vote of the United Kingdom to withdraw from the European Union in June. This situation, which represents the social discontent in Europe, has been a major constraint to investment as it has also caused political changes towards extremist positions in the different parties which include anti-immigration and anti-free trade stances. Several countries in Europe, including Germany and France will be facing elections in 2017. On average, it expects the Eurozone economy to grow between 1.4 percent and 1.8 percent in 2016.

The economic growth of Asian economies was also weak, due mostly to a slowdown in China's economy –

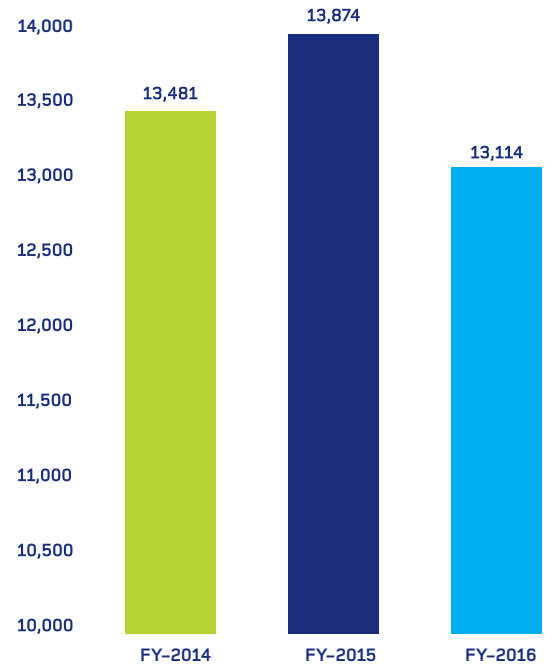
a main driver in the region- and a poor global demand. In China, the authorities have tried to maintain growth with different actions, including new investment programs and low interest rates, which has maintained growth expectations at a relatively stable level. The great Asian economy seems to have overcome the problems that could lead to a forced landing; nonetheless, the level of public debt remains a problem. The Chinese currency, renminbi, was added to the basket of reserve currencies of the IMF as recognition of the importance of that currency in the global economy. On average, the Chinese economy is expected to grow between 5.8 percent and 6.0 percent in 2016.

Japan's economy remained stagnant. Although the Japanese economy showed less volatility than in the previous year, growth has faltered. The low global demand put the brake on exports and an earthquake in Kumamoto halted production in several important plants. More recently, the Central Bank of Japan announced that it will link the issue of debt to government needs; this policy had not been implemented since World War II. According to forecasts of various international organizations, Japan's economy could grow between 0.4 percent and 0.6 percent in 2016.

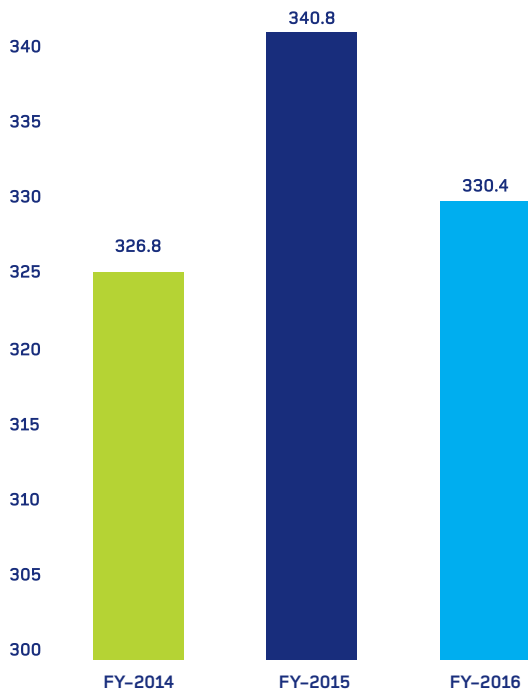
Toll revenues



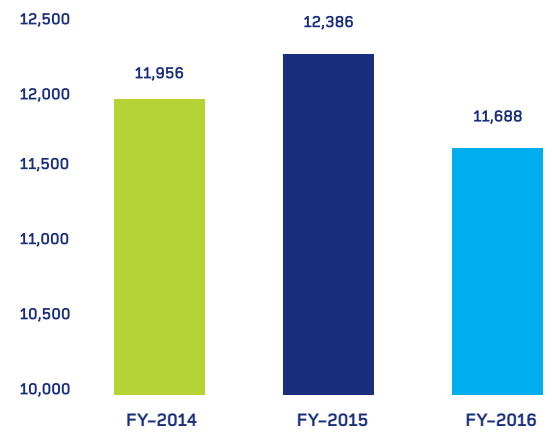
Transits through the Panama Canal



Vessel tonnage (in millions of PC/UMS)



Oceangoing vessels transits



FULL CONTAINER VESSELS SEGMENT

The full container vessels segment registered a total of 2,977 transits through the Panama Canal, with a volume of 120 million PC/UMS tons, 12.4 million capacity TEU and \$948 million in toll revenues. These figures reflect a decrease of 2.9 percent in transits, but an increase of 4.1 percent in PC/UMS tons, 2.8 percent in TEU capacity and 0.2 percent in toll revenues compared to the last fiscal year. Full container vessel revenues accounted for

some 50 percent of total Canal revenues during fiscal year 2016.

Fiscal year 2016 was beset of many challenges for the Panama Canal, among them: the delay in the opening date of the new neopanamax locks; the decrease in utilization levels due to market conditions, specifically in the United States, with low import volumes and high



inventory levels in businesses; and draught restrictions as a result of El Niño weather phenomenon during the months of April until June, preventing vessels from transiting at their full capacity.

On the other hand, it was also a year of opportunities and accomplishments such as the deployment of new panamax liner services within some trade routes previous to the expanded Canal inauguration; the

opening of the Panama Canal third set of locks, bringing to a successful conclusion one of the most significant infrastructure projects in the country and the continent; the implementation of the new toll structure, including the novel loyalty program, granting shipping operators many benefits in their transits through the waterway; the deployment of neopanamax liner services, some of them up to 10,200 TEU of capacity, allowing shippers to take advantage of economies of scale; and the capture of

new markets as a result of liner services diverting from the Suez Canal.

Fiscal year 2016 began with 33 panamax liner services transiting the Canal. After the opening of the new locks in June and the deployment of neopanamax liner services, a panamax liner services cannibalization⁵ effect took place, and the fiscal year ended with 28 liner services; of these, eight services are comprised of neopanamax vessels and the remaining 20 use panamax or smaller vessels.

Two of the main clients of the Panama Canal have confirmed the deployment of two new neopanamax services with capacity in the range of 9,000 – 10,000 TEU. One will serve the west coast of South America - Europe route; the other the west coast United States - Europe route. These good news provide evidence that shippers are drawn to the benefits of the Panama Canal – The Great Connection.



⁵ Cannibalization of services: decrease in services because services provided by smaller vessels are absorbed by services provided by larger vessels.

The full container vessels segment registered a total of 2,977 transits through the Panama Canal and \$948 million in toll revenues.

2,947

TRANSITS

68.2

MILLION
PC/UMS TONS

B/.313

MILLION IN
TOLL REVENUES

LIQUID BULK SEGMENT

The liquid bulk segment registered record figures for fiscal year 2016 in all of its traffic indicators. This segment reported 2,947 transits, 68.2 million billing tonnage and \$ 312.7 million in toll revenues, representing an increase of 7.0, 7.9 and 7.1 percent in the number of transits, billing tonnage and toll revenues, when compared with fiscal year 2015.

The strong performance was driven by the growth of panamax transits, especially those with a beam range from 100 to 107 feet, increasing 10.7 percent, and the beginning of neopanamax vessels transiting in laden and ballast.

Total cargo tonnage during fiscal year 2016 was 60.2 million long tons, a 4.0 percent increase in comparison to fiscal year 2015, mainly due to the transit of panamax vessels with beams between 100 and 107 feet and the neopanamax transits.

Tanker vessels showed a positive performance, growing 6.3, 4.1 and 3.8 percent in the number of transits, billing tonnage and toll revenues, boosted by the transits of laden and ballast panamax and neopanamax vessels, with beam ranges from 100 to 107 feet and greater than 140 feet, when compared to fiscal year 2015.

Total cargo grew slightly, 1.3 percent for tanker vessels when compared to the prior fiscal year, moving from 52.7 million long tons in fiscal year 2015, to 53.4 million long tons in fiscal year 2016. The most significant growth for tanker vessels were reported on panamax vessels with beam range from 100 to 107 feet transporting diesel, methanol and xylenes.

In the case of diesel, the routes showing the most significant growth were those originating in the Gulf of Mexico bound to the west coast of Central and South America (especially Mexico, Guatemala, Ecuador, Peru and Chile).

Problems faced by Latin-American refineries resulted in a boom for the United States fuel market. Refineries like Petroleo Brasileiro SA and Petroleos Mexicanos,

among others, have failed in the completion of 9 projects, valued in at least \$36 billion dollars, which could have produced 1.2 million barrels per day of diesel and gasoline. United States refineries have covered the gap in light of the difficulties that some Latin-American refineries are experiencing. United States exports have nearly doubled in the past six years according to the Energy Information Administration (EIA).

Companies like Valero Energy Corp., Marathon Petroleum Corp and PBF Energy Inc. have boosted their refineries' operation levels, and, given a deceleration in the United States domestic demand, the Latin-American market has contributed to absorb the North American surplus. As of the end of July 2016, utilization levels for United States refineries reached 93.3 percent⁶.

In the case of methanol cargo, the routes that experienced the greatest increase were those originating in the Gulf of Mexico to Asia (especially South Korea, China, Taiwan and Singapore), and the route originating in Trinidad and Tobago to Asia (particularly China, South Korea, Japan and Taiwan).

United States methanol production capacity has expanded significantly, from 2.25 million metric tons in early 2015 to 5.75 million metric tons in early 2016. The increase in methanol exports was due to recent shutdowns in production plants in the Middle East and Asian region, which reduced the regional supply of this commodity.

Among the production plants affected by shutdowns, Zagros Petrochemical, from Iran, stands out, which halted operations in two of its methanol units due to problems with state utility providers. Each of these units has an annual capacity of 1.65 million tons. Furthermore, the Brunei Methanol plant unexpectedly stopped operations on its plant with an annual capacity of 85,000 tons, the exact cause of this inconvenience remains unknown. Given the difficulties experienced by

⁶ Bloomberg Markets, U.S. Refiners Reap Rewards From Latin America Fuel Shortage, August 12, 2016.



Total cargo tonnage transited for this segment during FY-2016 was 60.2 million long tons.

some methanol suppliers in the Asian market, importing countries from that region were forced to search for methanol suppliers in the Americas, especially from the United States and Trinidad and Tobago, using the Panama Canal.

On the other hand, LPG gas carriers reported excellent results in their traffic indicators, with increases of 10.4, 28.1 and 25.5 percent in the number of transits, billing tonnage and toll revenues, respectively, compared to fiscal 2015. This remarkable performance of LPG gas carriers was driven by the increase in laden and ballast transits, with beam ranges from 80 to 91 and from 91 to 100 feet, as well as the new transits of VLGC⁷ laden and ballast vessels. Cargo transported in LPG gas carriers recorded an increase of 20.7 percent, going from 5.2 million long tons in fiscal year 2015 to 6.2 million long tons in fiscal year 2016.

The most significant routes for gas carriers were those originating in the Gulf of Mexico to Latin America (Mexico, El Salvador, Guatemala, Ecuador and Colombia), and Asia (Singapore, South Korea and China). Exports of United States propane increased from 562 million barrels per day in the first half of 2015 to 793 million barrels per day in the first half of 2016. Of this total, exports to the Asia- Pacific region accounted for 94.0 percent of this growth⁸, which has benefitted the traffic through the Panama Canal with laden and ballast vessels using the panamax and neopanamax locks.

As for the new market segment, the LNG vessels, the Panama Canal registered 15 transits, 6 of which were LNG vessels with beam range between 120 and 140

⁷ VLGC: very large gas carrier.

⁸ Hydrocarbon processing, EIA: propane exports drove 2016 US petroleum product export growth, September 28, 2016.

feet, and the remaining 9 transits with a beam range of 140 feet or more. These 15 transits transported a total of 549,806 tons of cargo. The main routes for LNG vessels transporting natural gas during the last months of fiscal year 2016 through the all-water route were those originating in the Gulf of Mexico to Chile and Mexico, and the route originating from Peru to Spain and France.

At the moment, the market offering the best returns on a netback basis is South America. According to ICIS⁹, 26 shipments of LNG have come from the Sabine Pass terminal Cheniere, with more than 57.0 percent of exports going to South America. Chile is the largest importer, absorbing 28.0 percent of the total volume transported¹⁰.

According to "Mexico Energy Monthly" of S & P Global Platts, Mexico has seen a sharp increase in imports of liquefied natural gas (LNG) for the second quarter due to continuous pipeline flow constraints from north to south. LNG imports in Mexico increased by 73.0 percent from the first to second quarter, in line with the previous year. The report also noted that the surge in LNG imports was led by increases in deliveries to the Manzanillo LNG terminal on the Pacific coast, where imports reached 660 billion cubic feet per day in May

2016, coupled with the increase in demand for power generation due to the high temperatures of the season¹¹.

Due to a LNG glut that depressed LNG prices, Cheniere Energy Inc. sent more than half of its LNG tankers from Sabine Pass terminal in Louisiana to South America. Latin America has a huge appetite for fuel, mainly for use in power plants and heating given the lack of reliable sources of energy in the region. Regional trade of LNG is easier now, since larger tankers can use the Panama Canal route, reducing travel time and costs¹².

Also, Peruvian exports of LNG have benefited of using the Panama Canal. According to data from the state-owned Perupetro, shipments to Europe, mainly France and Spain from the Pampa Melchorita terminal have used the neopanamax locks. Currently, the last vessel loaded at the 4.4 million metric tons per year liquefaction plant is the eighth Peruvian LNG shipment to Spain so far in 2016¹³.

⁹ ICIS, Asia methanol may gain further; plant outages tighten supply.

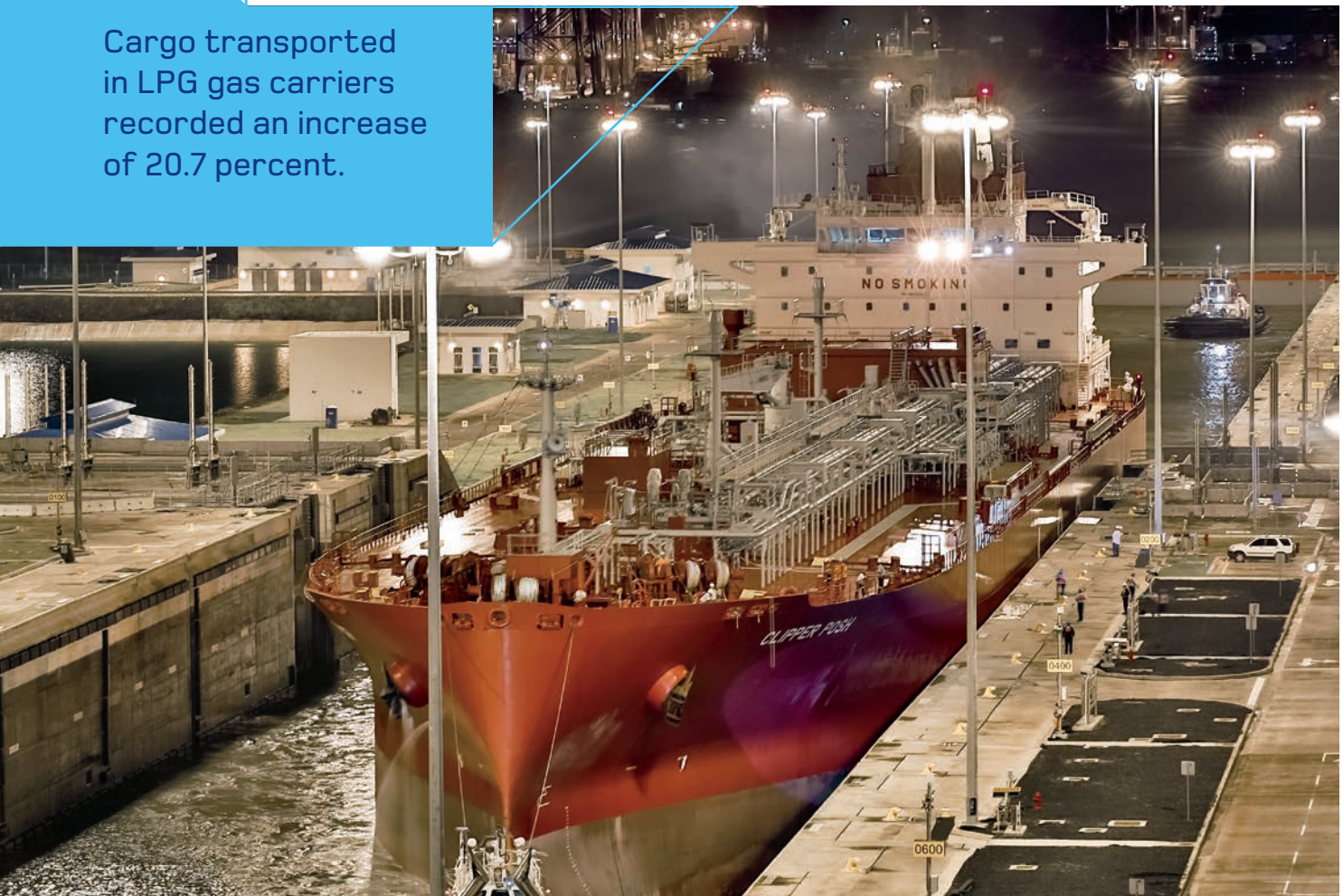
¹⁰ OILPRICE.com, US LNG Exports: Where Did They Go?, September 28, 2016.

¹¹ Oil Business, Mexico LNG imports increased 73% from the first to the second quarter, July 21, 2016.

¹² Showcase, Chile turns into the main destiny for US gas, amidst booming demand on the region, October 11, 2016.

¹³ LNG WORLD NEWS, Peruvian LNG cargo heading for Spain, September 6, 2016.

Cargo transported in LPG gas carriers recorded an increase of 20.7 percent.





The 15 transits of LNG transported a total of 549,806 long tons of cargo.

DRYBULK CARRIER

For fiscal 2016, bulk carriers recorded a total of 2,634 transits, 65.8 million PC/UMS tons and \$327 million in toll revenues. The PC/UMS tonnage decreased 20.7 percent compared to fiscal year 2015. During fiscal year 2016 the Dry Bulk segment was impacted by slower demand and overcapacity, the main reasons for low freight rates. In addition, transits through the Canal have been affected by low fuel prices, which entice some vessel operators to use alternative routes, such as the Cape of Good

Hope and Magellan Strait, to reduce operating costs. Dry Bulk transits in ballast also declined in fiscal year 2016 compared to fiscal year 2015. The cargo tonnage decreased 21.5 percent, 24.7 million less than fiscal year 2015, mostly because of fewer transits of ships loaded with grains, coal and other dry bulks.

Grains, the leading commodity group transported in bulk carriers through the Panama Canal, which account for

The bulk carriers segment recorded a total of 2,634 transits and \$327 million in toll revenues.



44.9 percent of total cargo in fiscal year 2016, decreased 21.2 percent compared to fiscal year 2015. This decline was due to lesser flows of soybeans, sorghum and corn from the United States ports in the Gulf of Mexico to Northern Asia, especially China, Japan and South Korea as a result of the increase competition from Brazil and Argentina as alternative sources of grains. At the same time, because of lower fuel cost, the deviation of panamax vessels with grains through the Cape of Good Hope increased. In addition, the shipments of crude salt from Chile to the East Coast of North America also declined 39.4 percent compared to fiscal year 2015, mainly because of a milder winter which did not require use of salt to melt the ice in roads during the 2016 winter. The flows of manufactures of iron and steel dropped 18.5

percent compared to fiscal year 2015, affected in part by anti-dumping¹⁴ duties imposed by the United States against China and South Korea.

The cargoes of coal and coke also diminished 18.4 percent compared to fiscal year 2015, mostly because of fewer shipments from the Pacific Coast of Canada to the United Kingdom, Germany and Poland and from the Atlantic coast of Colombia to Chile.

Overall, the performance of the Dry Bulk Segment for fiscal year 2016 was affected by the sluggish market demand.

¹⁴ Dumping: commercial practice to sell at prices below cost, to take over the market, with serious detriment of this.

VEHICLE CARRIERS AND RORO SEGMENT

In general, the vehicle carriers / RoRo market segment had a lower performance during fiscal year 2016, in which the main indicators of traffic through the Panama Canal showed negative results, when compared to the previous fiscal year.

At the end of fiscal year 2016, the segment recorded a total of 809 transits and 46.7 million PC/UMS tons. In comparison to fiscal year 2015, these figures showed a 4.1 percent decrease in transits and a 3.0 percent

decrease in PC/UMS tonnage. Vessels 100 feet and over in beam accounted for 92.8 percent of all transits. Toll revenues during 2016 were \$197.0 million, a 2.2 percent decrease compared to fiscal year 2015.

Furthermore, cargo tonnage totaled 4.8 million long tons, a 2.0 percent decrease when compared to fiscal year 2015 in which 4.9 million long tons were transported via the Panama Canal. The main trade route for the Panama Canal, Japan – east coast of the United States,



recorded 1.2 million long tons, an increase of 3.0 percent in comparison to the previous fiscal year. On the other hand, the trade lane Europe (Germany/United Kingdom) to the west coast of the United States registered 0.3 million long tons, a decrease of 0.21 million long tons when compared to the same period of the previous year.

The performance recorded by the segment this fiscal year was mainly due to greater consolidation of cargoes by major customers in the segment during the last months. This is the result of a depressed market of heavy equipment and a stable demand for vehicles in the United States, and in turn, due to the impact generated by events held in Japan during the month of April, when several production plants were affected by an explosion.

It is noteworthy that 10 neopanamax (NYK, WWL, Glovis y Hoegh) transits were registered this year, one of which was the Hoegh Target, considered to be the world's largest vehicle carrier.

**The Hoegh Target
has a cargo
capacity of
8,500 vehicles.**

REEFER VESSELS SEGMENT

During fiscal year 2016, the refrigerated cargo segment registered a total of 948 transits through the Panama Canal, 8.8 million PC/UMS tons, 90,447 TEU on deck and \$45 million in toll revenues. In comparison to fiscal year 2015, 2016 showed a reduction of 15 transits but an increase of 0.5 percent in billed tonnage. Despite the 9.1 percent decrease in TEU on deck, tolls revenues were similar to the prior year, with a slight increase of 0.3 percent, as a result of the implementation of the new tolls structure effective April 1, 2016.

Bananas remain the principal commodity carried in reefer vessels, with 1.8 million long tons transported during the fiscal year. This is 54.4 percent of all reefer cargo. It's noteworthy that the origin of 92.3 percent of these bananas is the west coast of South America bound to Europe.

Many factors have contributed to the downward trend experienced by the reefers segment; some of these

are El Niño weather phenomenon and other climate events that affected South American producers, and the migration of perishable cargo from conventional refrigerated cargo vessels to full container vessels with high reefer capacity servicing the South America – Europe route, which is the most relevant route for the segment. The fall of crude oil prices, which has led to economic repercussions for countries such as Russia, the main importer of Ecuadorian bananas, has also impacted the demand for perishable goods.

In addition, the conventional reefer fleet is old and less fuel efficient than their full container competitors, which makes it difficult to compete in spite of their speed advantage in the delivery of goods. Lastly, the strengthening of alternate supply sources of bananas that do not require a Panama Canal transit also have impacted the performance of this segment.

Bananas remain the principal commodity carried in reefer vessels.



213

TRANSITS

208,703

PASSENGERS

B/.37.2

MILLION IN TOLLS

PASSENGER VESSELS SEGMENT

During the 2015 – 2016 cruise season, passenger vessels traffic through the Panama Canal exceeded the performance of the previous period. At the completion of fiscal year 2016, the segment recorded a total of 213 transits (169 full transits and 44 turnarounds), that is 5 additional transits when compared to the 208 registered last fiscal year (171 full transits and 37 turnarounds). The total number of passengers was in the order of 208,703 or 1.2 percent more than the 206,171 recorded last year. Tolls amounted to \$37.2 million in fiscal year 2016, a 0.4 percent rise compared to the \$37.1 million recorded during fiscal year 2015.

During fiscal year 2016, vessels charged on a per berth basis accounted for 70.6 percent of the total revenue for the segment, with a registry of 194,726 billable berths, a 17.6 percent decrease or 41,568 less berths, when compared to the 2014-2015 season. This decrease is

attributed to a change of toll type for the Island Princess, from billed berths to billed tonnage, due to improvements made to this ship. On the other hand, vessels charged on a PC/UMS basis, which account for 29.4 percent of total revenues for the segment and 61.0 percent of total transits, registered 2.5 million PC/UMS tons, an increase of 96.6 percent over the tonnage recorded during the last cruise season.

For this cruise season, Princess Cruises, Holland America Line, Celebrity Cruises and Norwegian Cruise, among others, made their journeys through the Panama Canal, on partial and full transits, departing mainly from ports in Florida, United States. Also, two new passenger ships transited the Canal for the very first time, the Pearl Mist and the Nieuw Amsterdam, which transited on January 16, 2016 and April 14, 2016, respectively.



OPERATIONS



NEW LOCKS TRANSITS DURING FY-2016

224	144	51	15	10
NEOPANAMAX VESSELS	FULL CONTAINERS	LPG	LNG	VEHICLE CARRIERS

NEW LOCKS OPERATION

The inaugural vessel Cosco Shipping Panama, measuring 299.98 meters in length and 48.25 meters in beam, was carrying 9,563 TEUs bound for South Korea. On July 25, 2016, the ship carrying LNG, Maran Gas Apollonia, became the first neopanamax vessel of this type to transit through the Panama Canal. By the end of fiscal year 2016, 224 neopanamax vessels had transited the Canal, of which 144 were container carriers, 15 LNG, 51 LPG, three tankers, one bulk carrier and 10 vehicle carriers.

In the first months of operation of the expanded Canal, no incident requiring an investigation was registered. The successful operation is the result of good preparation. Before starting operations, the Panama Canal trained 1,687 workers directly involved in the operation of the expanded Canal, which represented 131.80 percent of the original target, including line handlers, pilots and tugboat captains. Furthermore, emergency response personnel was trained and a safety plan to control vessels with LNG was implemented in order to guarantee the safe and expeditious transit through the expanded Canal. Pilots and tugboat captains were trained at the

Scale Model Maneuvering Training Facility, at the Center for Simulation, Research and Maritime Development (SIDMAR), practicing transits without locomotives at the original locks, and transiting on the chartered neopanamax vessel Baroque at Agua Clara lock.

Since the inauguration of the new locks, in order to improve capacity, the Panama Canal has streamlined the process of securing the vessel by optimizing the number of lines used according to the characteristics of the vessel and the number of personnel on board the ship and at the locks. Similarly, the activities for opening of sea gates, filling and spilling the chambers, the usage of tugs during the locks approach, and the lockage process itself have improved based on vessel characteristics and transit conditions. These actions have allowed to improve lockage time, as well as to increase operational safety.

With the launch of the expanded Canal some changes have been made to the vessels booking system, both to include reservation rules for neopanamax ships and to provide a better service to our customers.

SERVICE LEVEL PERFORMANCE

During this period, there were 11,688 oceangoing deep draft vessel transits (excluding small vessels), a decrease of 698 vessels or 5.6 percent as compared to the 12,386 vessels of fiscal year 2015. Of this total, 8,322 transits were super¹⁵-size vessels (beam greater or equal to 91 ft.), 651 transits or 7.3 percent less than the 8,973 transits of fiscal year 2015. A total of 3,142 transits were regular¹⁶ size vessels (beam less than 91 ft.), which represents 271 or 7.9 percent less transits compared to the 3,413 transits of fiscal year 2015. A total of 224 transits were neopanamax vessels. Small vessels had 62 transits (from 1,488 to 1,426) or 4.2 percent less when compared to fiscal year 2015.

Total transits, including small vessels, decreased by 760 (from 13,874 to 13,114) in comparison to fiscal year 2015. Panamax¹⁷ vessels (beam greater or equal to 100 ft.) registered 7,022 transits, a decrease of 749 transits (9.6 percent) as compared to fiscal year 2015 (7,771). However, the chemical tankers segment registered a significant increase of 231 additional transits. Panamax transits represented 60.1 percent of all oceangoing deep draft transits, compared to 62.7 percent of fiscal year 2015.

A total of 330.4 million of PC/UMS tons transited through the Canal, 10.4 million less than fiscal year 2015, with an operative cost of B/1.59 per ton, exceeding

the established goal of B/1.66. Furthermore, toll and other marine services revenues totaled B/2.363 billion, a 3.2 percent decrease when compared to fiscal year 2015. The determinant factor for this difference was the beginning of expanded Canal operations, postponed from April to June 2016

The percentage of PC/UMS tons that complied with the expected Canal Waters Time (CWT) for each market segment, reached a 83.36 percent, an improvement over the 81.76 percent observed in fiscal year 2015.

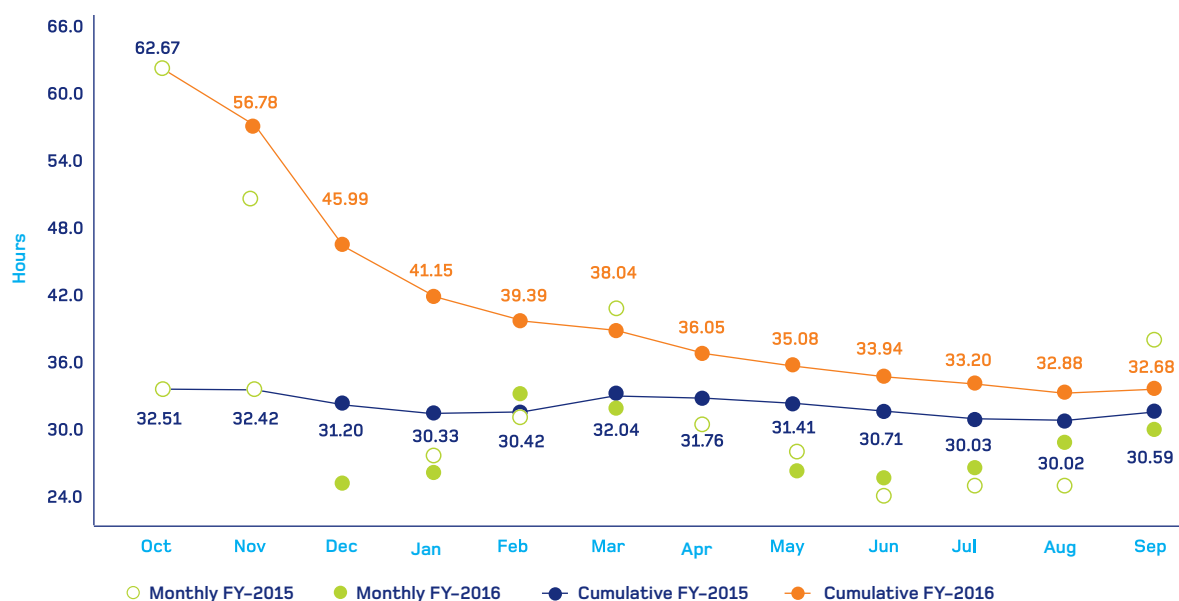
In order to improve piloting operation performance and to increase transit operations safety, portable pilot units (PPU) were acquired and pilots were trained on the use of this modern tool which allows them to rely on the highest precision of distance between vessel and locks walls, which becomes an important support during vessel transits and harbor movements.

¹⁵ Vessels with beams equal to or greater than 91 feet.

¹⁶ Vessels with beams greater than 91 feet.

¹⁷ Vessels with beams equal to or greater than 100 feet.

Canal waters time (CWT) – monthly and cumulative average
FY-2015 vs FY-2016



CANAL WATERS TIME

Canal Waters Time (CWT), the elapsed time since a vessel reports readiness to transit until it ends its transit, registered an average of 32.68 hours, 2.09 hours more than the fiscal year 2015 average (30.59 hours). Meanwhile, neopanamax vessels registered an average CWT of 17.92 hours. The average CWT for vessels holding reservations was 16.35 hours, slightly under the 16.72 hours registered in fiscal year 2015. The fiscal year 2016 average CWT was mainly affected by the long queues observed during the first two months of the fiscal year, a result of scheduled a locks' maintenance performed at the end of fiscal year 2015.

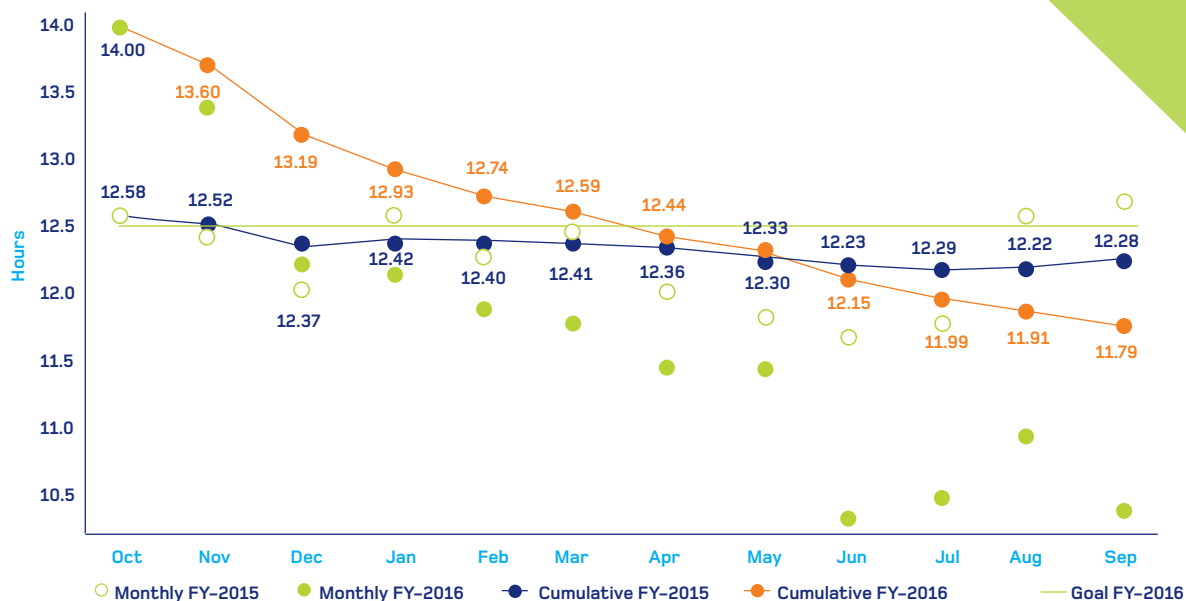
IN-TRANSIT TIME

In-transit Time (ITT), the elapsed time since a vessel enters the first lock until it exits the last one, registered an average of 11.79 hours at the close of fiscal year 2016, 0.47 hours less than the 12.26 hours registered in fiscal year 2015. Meanwhile, neopanamax vessels registered an average ITT of 11.91 hours. The average ITT was mainly affected by the long queues observed in the first two months of the fiscal year, in which vessels had to spend more time in anchorages and mooring stations.



In-transit time was 0.47 hours less than the hours registered in FY- 2015.

In-transit time (ITT) – monthly and cumulative average
FY-2015 vs FY-2016





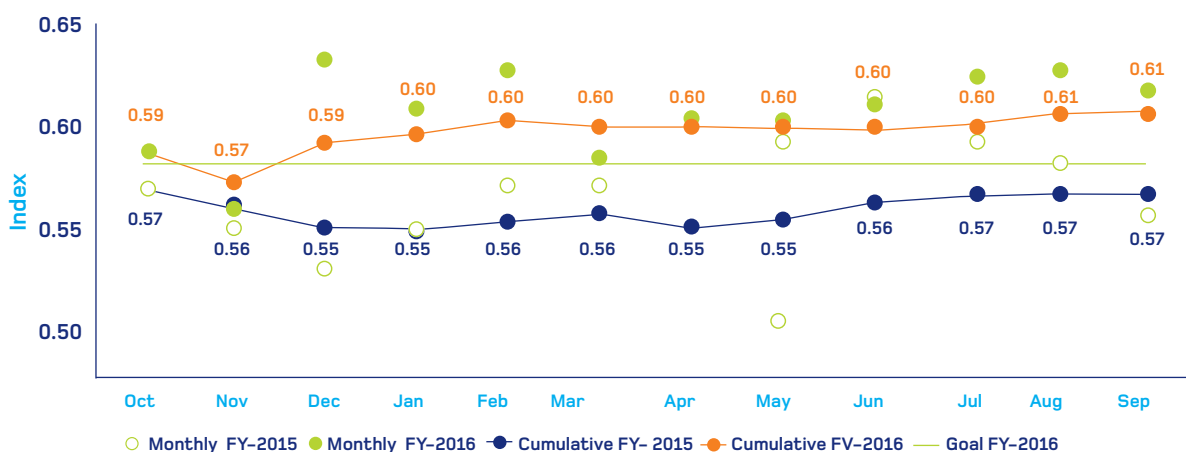
CUSTOMER SATISFACTION

Based on the Customer Satisfaction Index, a new index was established in fiscal year 2016 to measure compliance with customer expectations, taking into account new elements. The new index is called "Excellence in Customer Satisfaction". For this period the goal of 0.58 was established, and it was surpassed with 0.61. This year, we emphasized the importance of human talent for the organizations that provide service as a product, carrying out activities in the week following the expanded Canal inauguration in order to motivate personnel to provide services of excellence, and a motivational conference to promote the commitment with excellence and to celebrate the first month of operations of the expanded Canal.

One hundred recognition plaques were presented to vessels that transited the Canal for the first time,

in appreciation for selecting the trade route through the Panama Canal. Furthermore, a workshop with senior executives of agencies and shipping lines was held to exchange ideas, questions and to clarify issues related to the operation before the opening of the expanded Canal. During the Customer Service Week, 253 commemorating plaques were presented to transiting vessels as a memento of the expanded Canal inauguration. The Canal continued to present the honorary pilot licenses to vessel's captains reaching their retirement age. Personnel with high commitment to customer satisfaction was distinguished by representing the Canal in the presentation of the plaques.

Index of excellence in customer satisfaction
Monthly and cumulative FY-2015 vs FY-2016



EXPANSION PROGRAM DREDGING

1.73 | **B/.22.7**
MILLION

DREDGING SERVICES

During this period, the dredging of the Atlantic south plug, the Pacific north plug, and the Pacific Access Channel for the Canal Expansion Program were completed before the expanded Canal opening. The total volume removed in these projects was 1.73 million cubic meters, at a cost of B/.22.7 million. The installation of aids to navigation alignment towers, part of the Culebra Cut Widening Project, was also completed.

The underwater harvesting of submerged stumps as part of the Peña Blanca Anchorage Project was executed, which allowed the delivery and immediate use of three anchorage areas for neopanamax vessels and one for panamax vessels. Three sectors of the widening of the reaches north of Bas Obispo project were also delivered, completing 3.03 kilometers of the total extension of 7.74 kilometers, which resulted in a total volume removed of 2.56 million cubic meters, at a cost of B/.29.97 million. Other dredging work was performed at the Miraflores fueling facility dock, ferry landings, and the expansion of the Miraflores lake launch landing facilities.

MAINTENANCE

In order to have a high availability of the equipment necessary for the operations with the expanded Canal, nine tug boats, the Oceanus and Goliath floating cranes, 21 launches, and the watertight gate Caisson No. 2 were reconditioned (hull repaired). The reserve fleet was reactivated, returning 10 tugboats to operations. The Canal complied 100 percent with renewing the tugboat and launch certifications expiring August 30, 2016, and with the intermediate inspections of 2.5 years expiring at the end of the fiscal year. To comply with the service schedule of tugboats and launches, essential resources for Canal operations, 91 programmed preventive maintenance jobs were performed on tugboats, as well as the repair of five tugboats with major operative damages, which led to perform triple grounding operations at the dry dock in two different occasions. These triple dry-docking operations were the first



The Canal complied with 100% of the tugboat and launch certification renewal.

TUGBOAT MAINTENANCE

91

PREVENTIVE

9

OVERHAULS

5

MAJOR REPAIRS

performed in more than 20 years, and the first to involve such a complicated maneuver, given the configuration of these modern vessels' propulsion units.

A total of 10,138 maintenance work orders were performed on the pilot transportation vehicles, emergency equipment, ambulances, and the rest of the vehicle fleet. For the maintenance of the original locks, several jobs were performed to the miter gates and 32 locomotive shafts were rehabilitated. Inspection and rehabilitation jobs were also performed on the Gatun and Miraflores spillways gates.

As part of the original locks' submerged equipment overhaul program, 13 lane outages of less than four hours duration, 12 of four to 12 hours duration, and nine of one to five days duration, were carried out. During these locks shutdowns, 11 gates were removed and 13 installed, rubber seals were replaced in 34 gates, four lower pintle caps were removed and eight reinstalled, new stainless steel wall plates were installed in four gate walls, and yoke and upper jaw bushings were replaced in four others. Two vehicular bridges and two miter gates were also overhauled.

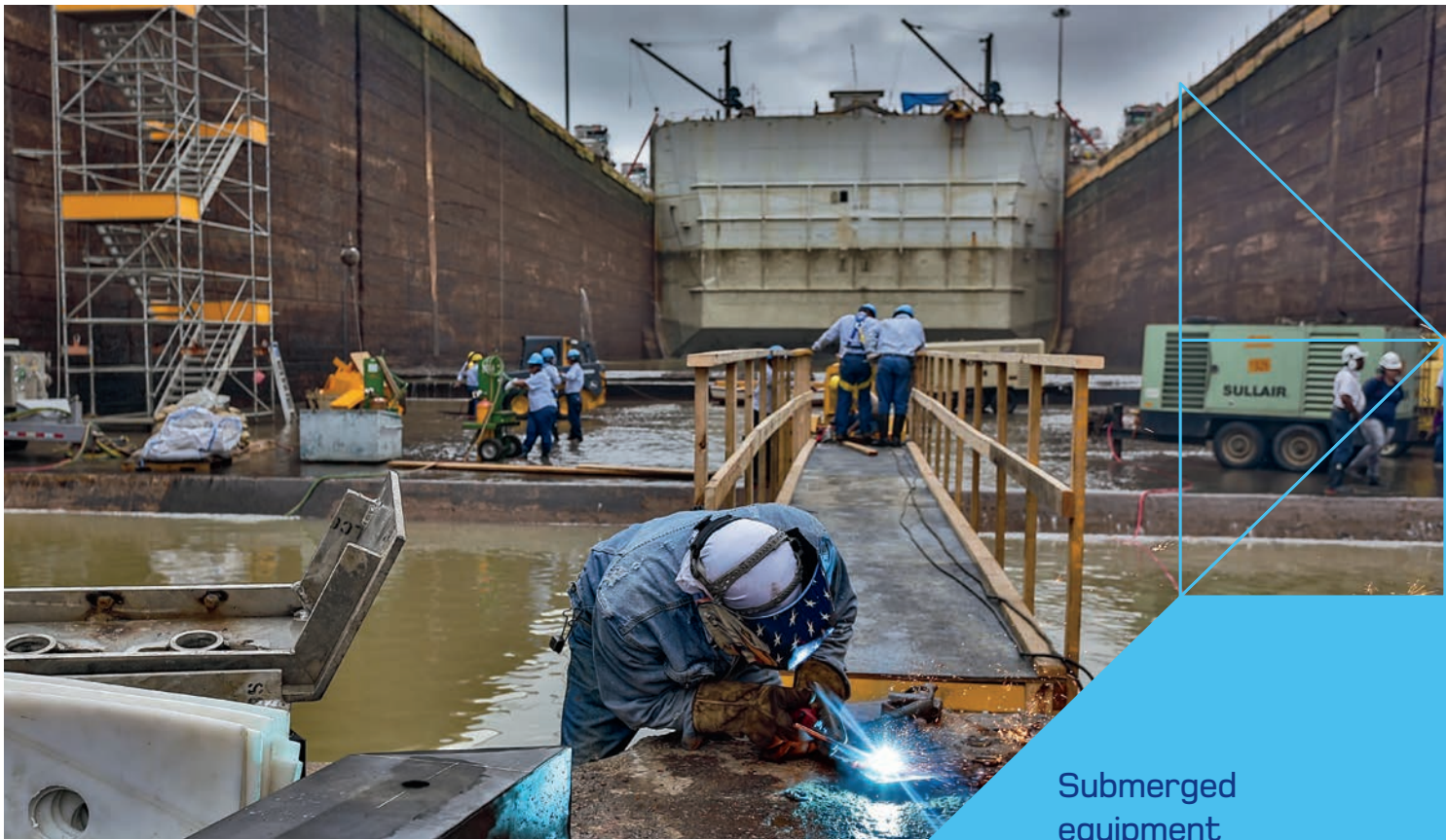
As part of the banks and infrastructures maintenance program, erosions at the Gatun locks northeast entrance and at the Pedro Miguel locks southwest wing wall were repaired. As for the streets and roads annual maintenance program, the bypass road to Agua Clara Locks and the stretch of road from Thelma King Street to the Gatun Diving School were paved, considerably expediting the movement of Canal personnel and Costa Abajo residents to and from Gatun town site. Furthermore, 1,162 square meters of the Summit-Gamboa Road were paved, and the road over the Gamboa Bridge was restored, in coordination with the Administrative Unit of Reverted Real Estate (*Unidad Administrativa de Bienes Revertidos, or UABR*).

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

The Scale Model Maneuvering Training Facility was built in record time, to provide on-site training to Panama Canal personnel before the opening of the expanded Canal. The facility has 15.5 hectares, 3.6 of training area, with a water volume of 40,000 cubic meters and two lakes which are connected by a navigational channel similar to the Culebra Cut. The lake at its north end covers 2.6 hectares, and at the south, 0.7 hectares. The Culebra Cut length is 518 meters.

As a result of the capital projects executed during fiscal year 2016, a series of equipment necessary for the Canal operation and maintenance were replaced. The most relevant were: five aluminum launches for transporting operations personnel, a launch for the Contamination Control and Response Unit, 16 vehicles for pilots transportation, six vehicles for transportation of tugboat crews, two backhoes and a hydraulic digger for the Facilities and Civil Works Maintenance Section, a platform elevator, a truck for fuel dispatch, a forest truck, two cranes, and 22 vehicles for the Protection and Surveillance Section.

The construction of the transfer vehicles maintenance and storage facility at Mount Hope Shipyard was completed, as well as the installation of the dry dock tents. Construction of the Dredging Division's sand blasting facility and the new welding shop buildings (both necessary for the maintenance of buoys, cylindrical floats and dredging equipment parts), as well as the expansion of building 88 at the Fueling Storage Facilities, were also completed.



Submerged
equipment
overhaul program
of the original locks.







**CREATING
VALUE**



A man and a woman are dancing on a concrete pier. The woman is wearing a traditional Panamanian dress with a white lace skirt and a colorful embroidered shawl. She is also wearing a large white flower in her hair and multiple gold necklaces. The man is wearing a white long-sleeved shirt, black pants, and a straw hat. He is waving his right hand. In the background, there is a large cargo ship with many colorful containers and a lighthouse structure with the text 'CASA DE PANAMA' and 'COCOLI 2016' on it. The sky is blue with some clouds.

**CREATIVITY,
COMMUNITY
AND VIRTUE**

CREATING VALUE FOR OUR CUSTOMERS, EMPLOYEES, ENVIRONMENT AND SOCIETY

It is essential for every highly profitable business to maintain its profit margins. However, the true objective of a business is to serve its customers, while creating value and profit for its shareholders. There are three fundamental characteristics for modern enterprises to be successful. These are creativity, active communication with the community, and virtues.¹⁸

The first characteristic, creativity, is demonstrated in a business through its existing knowledge, in order to identify the needs of its customers. The Panama Canal promotes diversification projects such as Corozal Container Terminal, a Ro-Ro terminal, and the development of a Logistics Park in the western side of the waterway, not only because they are highly profitable and sustainable initiatives, but also because they respond to the specific needs of its customers. To be more efficient and transport their goods at more competitive prices, they need to be able to do transshipment in Panama. The Canal serves this need through knowledge and business intelligence, offering solutions that add value.

The Panama Canal provides value to its customers and society in general by reducing the cost per unit of transported cargo, and therefore, reducing the cost of goods, since neopanamax vessels that transit through the Panama Canal, can take up to two and half times more cargo than panamax vessels. These benefits are not limited to containerized cargo. For example, energy markets also benefit from using the Panama Canal to connect LNG, propane and oil production from the US Gulf with countries that consume those goods in northeast Asia, at lower costs than alternate routes.

The second characteristic, community, can be observed in every business that requires important functions and roles to achieve its goals, because one cannot expect to work in isolation in order to achieve objectives. People and business need, by nature, to be part of a community. As part of the development of the community of Canal employees, this year the Canal agreed to new collective agreements covering 97 percent of the workforce, ensuring that its workforce

enjoy work conditions and salaries consistent with the highest levels worldwide. Additionally, the vision of the Panama Canal as a member of the global community, is to be a “global connectivity leader and driver of Panama’s progress.” The Canal is leader in different areas and phases of national and international economic development, such as maritime business, national and regional logistics development, and environmental and water issues. As part of the Panamanian community, if the Canal promotes activities that create more revenues and more work, the country is in the right direction. That way, Panamanians can choose new opportunities that allow better quality of life.

The third characteristic, virtue, allows for all the company sets out to do to be done within a framework of ethics and transparency, which in general results in success and sustainable benefits. The Canal’s mission indicates that it must contribute in a sustainable way to the prosperity of Panama. To achieve that, the work is conducted in a transparent, ethical, social and environmentally-aware manner. The Canal contributes to the planet’s health by allowing larger, more efficient vessels to pass through the expanded Canal, reducing the carbon footprint of shipping lines that choose our route. In fact, it is expected that in the first 10 years of operations of the expanded Canal, approximately 160 million tons of carbon dioxide emissions will be reduced.

This year, as a transcendental milestone in history, the expanded Canal was completed and inaugurated, which without a doubt constitutes one of the most challenging and emblematic projects made by Panama. Today, the Canal looks to the future with more optimism than ever, because it has been able to prove, that thanks to planning and execution, ethical and capable teamwork, great feats can be achieved. With the expansion completed, new projects that complement the expanded Canal are plan and develop. When the Canal grows, Panama grows.

¹⁸ This is how Pope John Paul II analyzed it in his 1991 encyclical about Ethics in Modern Business.



**NEW
BUSINESS**

13,000

SHIPS TRANSIT
PER YEAR

NEW BUSINESS

Developing business opportunities with the potential to add value to the route and generate additional revenue is part of the main strategic objectives of the Panama Canal. The organization seeks to promote commercial developments on lands that belong to the Canal and are located along the waterway through concession models for the development of port infrastructures, logistic complexes and value-added services to the cargo that will position Panama as a global logistics hub with maritime and air connectivity. Promoting the development of modern infrastructure will be an additional attraction for companies to consider Panama

as an ideal place for storage, service operations and redistribution to the region. The proper implementation of the plans will allow companies to specialize their supply chains to the maximum using the logistics platform of Panama.

The organization seeks to promote commercial development on lands that belong to the Canal.




THE CANAL HAS IDENTIFIED A NUMBER OF BUSINESS OPPORTUNITIES AS DETAILED BELOW:

COROZAL CONTAINER TERMINAL

This project arises from the need to have largest cargo capacity in the Pacific area. Approximately 80 percent of container ships that transit also use port facilities in Panama. This port will provide greater port capacity, required by shipping lines in the Pacific area. This new terminal will be built on an area of approximately 120 hectares of land under the Panama Canal. During fiscal year 2016, the Panama Canal Board of Directors authorized the prequalification process for Corozal Container Terminal, where four port operators were prequalified: APM Terminals B.V. (The Netherlands), Terminal Link (France); PSA International Pte., Ltd (Singapore), and Terminal Investment Limited, S.A. (The Netherlands). In September 2016, the Board of Directors approved the continuation of the publication of the specifications for the design, construction, operation and maintenance of Corozal Container Terminal.

ROLL-ON / ROLL-OFF TERMINAL

This project satisfies the industry's need to have a dedicated terminal for the handling of vehicles and heavy equipment in Panama, which will offer a better service to the customers without having to compete with the containerized cargo in the current ports. This terminal would have capacity to receive ships with roll-on roll-off cargo such as cars, buses and heavy equipment. The feasibility study has been completed and further technical studies are being developed. It is scheduled for the beginning of fiscal year 2017 in order to present to the Board of Directors with the best business model for the concession of this dedicated port terminal for vehicles (Ro-Ro).



This terminal would have capacity to receive ships with roll-on roll-off cargo such as cars, buses and heavy equipment.



This plan will promote the development of value added logistics services.

1,200 HECTARE MASTER PLAN

During fiscal year 2016, the Commercial Development Section of the Executive Vice-Presidency of Planning and Business Development conducted the Master Plan for the Development of 1,200 Hectares, which generated the concept guide for this project. This study seeks to add value to the land through the development of commercial activities such as: distribution centers, warehouses, processing centers, light assembly, dedicated barge or Ro-Ro terminals, energy production and business parks, all within an integrated complex and developed in a sustainable way.

1,200
HECTARES FOR COMMERCIAL
ACTIVITIES

MASTER PLAN OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND CARGO LOGISTICS OF THE INTEROCEANIC ZONE OF THE PANAMA CANAL

This plan has among its objectives to consider investments, initiatives and projects in transportation infrastructure and potential uses of logistical soils in the Panama Canal Interoceanic Zone to develop short, medium and long term recommendations in this area and to promote the development of value-added logistics services, capitalizing on Panama's comparative advantages. Likewise, it seeks to identify the way in which existing logistics assets can be enhanced and their interconnectivity improved so that they can generate important synergies throughout the logistics conglomerate.



HUMAN CAPITAL

7,729
PERMANENT

2,207
TEMPORARY
EMPLOYEES

HUMAN CAPITAL

The combination of talent and commitment of the professionals working in the Panama Canal is one of the pillars of the company's success. The central axis of the human capital management is the worker as an integral, unique, dynamic, and responsible person, capable of transforming their reality and that of the world that surrounds them. That is why strategic priorities include promoting the professional development of all employees, along with the transversal management of talent in a framework that guarantees equal opportunities on the basis of merit, the building of an organizational culture, and a work climate where all employees can develop professionally and personally.

Thanks to the commitment of a work team that has a passion for the Canal, it is a modern, dynamic, vibrant company and a high generator of value. The people who make up the workforce are the main pillars of the organization and undoubtedly, those responsible for the success this year which ended with the inauguration and start of operations of an expanded Canal. Since the opening of the third set of locks, more than a hundred neopanamax ships have transited the expanded Canal, establishing new milestones and experiences.

THE TEAM

As of September 30, 2016, the Canal had a workforce of 7,729 permanent and 2,207 temporary employees for a total of 9,936 employees, 13 percent women and 87 percent men.

A turnover rate of 4 percent has been maintained, as a result of the implementation of the Voluntary Retirement Incentive (IRV), which has facilitated the mobility and the generational turnover in the company.

Human Capital

	FY-2014	FY-2015	FY-2016
Permanent	8,079	7,837	7,729
Temporary	1,937	2,089	2,207
Total	10,016	9,926	9,936

Turnover rate

	FY-2013	FY-2014	FY-2015	FY-2016
Turnover rate	6.1%*	3.8%	4.0%	4.0%

*Start of the Voluntary retirement Incentive Program (IRV).

Average age

Average age of permanent employees	49 años
Average age of temporary employees	37 años

EQUALITY AND NON-DISCRIMINATION

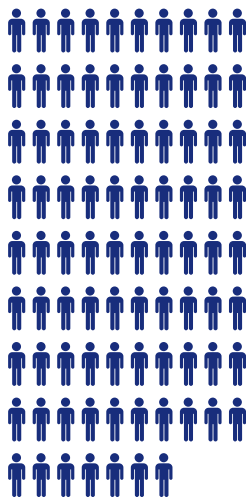
Equal opportunity, diversity, and gender equality are inalienable principles in the management at the Canal. The best available candidates are hired for the position they will perform, on equal conditions, regardless of their gender and on the basis of a merit system.

Thirteen percent of the workforce are women, of which 161 hold high-level management and middle-management positions (executives, managers, and supervisors). This figure shows an increase of 4 percent

in relation to that of FY15. The fact that a woman was the leader of the Canal Expansion Program stands out. Similarly, 1.4 percent of the workforce is made up of women working in occupations traditionally performed by men. The Canal also has men in non-traditional positions for them, such as those of On-Site Human Resources Specialist and Nurses.

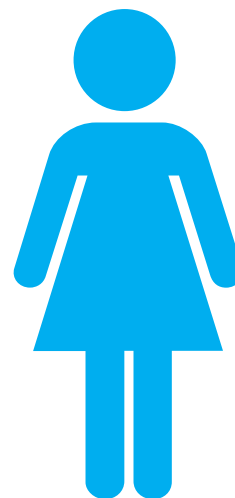
Employees by gender

87%



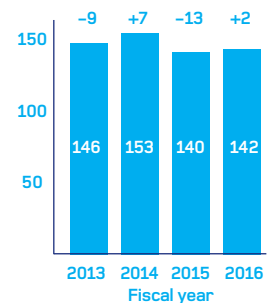
Men
8,668

13%



Women
1,268

Women in non-traditional positions



Total
9,936

Level of supervision	FY-2014	FY-2015	FY-2016	FY-2014	FY-2015	FY-2016	FY-2014	FY-2015	FY-2016
Executives/Managers	88	82	82	32	35	35	120	117	117
Supervisors/Leaders	918	880	864	120	120	124	1,038	1,000	988
Does not Supervise	7,696	7,649	7,712	1,162	1,147	1,107	8,858	8,796	8,819
Report to an executive manager or higher		11	10		2	2		13	12
Subtotal	8,702	8,622	8,668	1,314	1,304	1,268	10,016	9,926	9,936

161

WOMEN HOLD HIGH-LEVEL MANAGEMENT AND MIDDLE- MANAGEMENT POSITIONS

The performance and productivity of our team is promoted through the merit system, excellence in processes, and company results. The Canal workforce has a representation of Panamanians who come from the different provinces of the country. Panamanians from the provinces of Panama and Colon represent 83 percent of the workforce, 16.8 percent represent Panamanians who come from other provinces of the country, including the Guna Yala region and the indigenous population of Darien. Only 0.2 percent are foreign workers who were part of the workforce before the transfer of the Canal to Panamanian hands.

The fact that a woman was the leader of the Canal Expansion Program stands out.

Employees by province or place of origin

	Permanent	Temporary	Total
Bocas del Toro	88	14	102
Chiriqui	411	103	514
Cocle	166	54	220
Colon	2,162	615	2,777
Comarca Kuna Yala	7	9	16
Darien	84	26	110
Darien – Población Indígena	1	0	1
Foreigners	17	0	17
Herrera	121	39	160
Los Santos	123	21	144
Naturalized Panamanian citizens	31	3	34
Panamanians born outside of the country	99	17	116
Panama	4,245	1,243	5,488
Veraguas	174	63	237
Total by province of birth	7,729	2,207	9,936



542

LEADERS ATTENDED
THE PROGRAM

PEOPLE DEVELOPMENT

The effective management of the human capital is based on the constant updating of knowledge and values that they put into practice daily in their work environment. The systematic processes that allow the Canal to improve the transfer flows and use of knowledge in the organization constitute an essential basis for achieving the sustainable competitive advantages and the integral development of the people.

Human Resources focuses on the development of a motivated workforce which is proud to belong to a leading company at the national and international levels, and as such, identifies opportunities to progress so that the people can have the necessary capabilities to enable them to successfully execute their functions, as well as contribute to their personal growth.

In addition to forming a high level of leaders on the basis of the defined model, the leadership program allows the

updating of competencies required to meet the strategic challenges in the Panama Canal. The defined leadership profile addresses the development and strengthening of the capabilities required to meet the objectives of the company. The focus during fiscal year was on the development of distinctive competencies that allow them to perform with excellence and results orientation, as well as with responsibility and commitment.

Similarly, work focused on improving communication and negotiation, collaboration and teamwork, self-development and others, as key premises to take on the challenges that will be brought by the new business models, in accordance with the evolution of the vision and mission of the Canal, which was communicated in this fiscal year. A total of 542 leaders attended the program. It is expected that the focus for FY17 is to be on work in a context of the business and strategic direction, innovation and creativity, as well as in the

This year the talent management process was institutionalized.





Maritime, industrial, and safety areas ended the year with 25,555 instances of training sessions.

tools needed to exert a mobilizing and transformative leadership.

This year, the institutionalization of the talent management model and process, which seeks to ensure the availability of professionals of high performance and managerial potential who can provide medium and long-term continuity to the business strategy was promoted. In this process, the identification, evaluation, and generation of development plans for successors to strategic positions in the company is highlighted.

During fiscal year the training of pilots and tugboat masters who have updated mathematical models that

integrate segments of the expanded Canal with the new locks, navigation channels, and Culebra Cut to ensure the operation of the expanded Canal continued. In order to reinforce learning and make it more life-like, the Scale Model Maneuvering Training Center at Summit was established. It represents a key facility that ensures training of excellence for these key personnel in Canal operations.

The technical development continues to play a central role in guaranteeing that the generational change in artisan-operative positions has a specialized and qualified workforce. The Panama Grows program, designed to



train young university students in critical areas for the Panama Canal, at the same time contributes toward the formation of the country's human resources. It had a participation of 42 students. Those of Artisan Technical Development (PDT) and Upward Mobility (PMA) aimed at experienced personnel, had 46 participants. Likewise, the development of the maritime, industrial, and safety areas ended the year with 25,555 instances of training.

As part of the different training strategies under the Corporate University concept, the virtual classroom continued to be strengthened during fiscal year. This tool promotes the self-development of the workforce, and it represents a modality that responds to global trends in business training; through virtual courses, one can have a wider reach and uniformity in training.

UPWARD MOBILITY AND TECHNICAL DEVELOPMENT PROGRAMS (PMA / PDT)

Participants who finished in FY16

Trades		Started FY-2014	FINISHED FY-2015
Electrician	MG-10	15	
Electrician (Power Plant)	MG-10		1
High Voltage Electrician	MG-10		2
Industrial Equipment Mecánico	MG-10	12	1
Powered Support Systems Mechanicca	MG-10		1
Generating Plant Equipment Operator	PB-07		5
Senior Hydro and Generating Station Operator	PB-08		4
Small Craft Operator	MG-09		5
Total		27	19

Panama Grows Program

Area of development	FY-2012	FY-2013	FY-2014	FY-2015	FY-2016
Electronics and Telecommunications	11	7	9		7
Electricity	18	18	19	21	11
Mechanics and Metal-Mechanics	19				
Mechanics		30	23	21	12
Metal-Mechanics			13	4	12
Rigging and Civil Construction		3			
Total	48	58	64	46	42
216					

Area of Development

Area	FY-2013	FY-2014	FY-2015	FY-2016
Maritime Training	2,993	2,399	2,708	2,219
Industrial and Safety Training	10,942	10,295	7,594	12,613
Professional Development Training	14,552	11,533	10,945	10,723
Total	28,487	24,227	21,247	25,555



The first Panama Canal Ethics and Transparency Forum was held in FY-2016.

MANAGEMENT BASED ON ETHICS, VALUES AND TRANSPARENCY

Panama Canal management is based on solid values and ethical principles that promote transparency and integrity, highly relevant issues that are transversal elements intrinsic within the organization and its organizational culture.

The Canal is committed to each of its stakeholders, and ensures responsible, reliable and transparent management, in strict compliance with the law and regulations.

The Panama Canal Ethics and Values Annual Program consists of two main components: communication and training, each of which includes various initiatives aimed at sensitizing and fostering in the workforce life in values and a coherent and honest behavior.

During fiscal year, the first Panama Canal Ethics and Transparency Forum was held, sharing best practices in

ethics and business integrity. The forum was aimed at the employees of the organization and included relevant topics such as the management of conflicts of interest, business credibility, ethics in the use of social networks and the role of the leader in the culture of ethics and organizational compliance. Distinguished national and international exhibitors, as well as respected CEOs of Panama's iconic companies were in attendance.

The credibility and trust that the Panama Canal has built has resulted, among other things, in being a reference, a model of good corporate practices and meritorious of various ethical and transparency surveys at national and international level. Therefore, there is commitment to continuous improvement and strengthening of the organizational culture under the highest ethical standards, to ensure a seamless and transparent management of accountability to the country and all stakeholders.

SAFETY AND HEALTH

The Canal is constantly working on controlling risk factors, preventing diseases, and encouraging healthy practices between employees and their environment. The organization has initiatives and strategies put into place for the prevention and elimination of fatalities. As a mechanism for the prevention of occupational accidents, during the fiscal year a new component of the program Always Alert, Always Active was launched consisting of a series of videos that appeal to the emotions of the collaborator to motivate him to always use the required safety equipment.

Indicator

Indicator	FY-2014	FY-2015	FY-2016
Accident severity index (average days of absence due to inability to work)	23.37	19.79	15.77
Number of job-related fatalities	0	1	0

Likewise, training programs, inspections, and planned observations of critical tasks, and open communication channels, among others, continued to generate employee awareness of the use of appropriate tools to manage the risks to which they are exposed on a day-to-day basis and to permanently maintain and improve prevention measures.

VOLUNTARY PENSION SAVINGS

In the Canal, the policy of motivating savings is continued so that the employees can have a complement with the Voluntary Pension Savings program, and thus enjoy a better retirement. For fiscal year 2016 the amount that represents the savings of the workers who took advantage of this initiative amounted to \$6.2 million.

Employees by Bargaining FY-16

	Permanent	Temporary	Total	%
Firefighters	66	15	81	1%
Captains and Deck Officers	205	7	212	2%
Marine Engineers	146	58	204	2%
Non-Professionals	6,154	1,979	8,133	82%
Professionals	175	13	188	2%
Pilots	270	0	270	3%
Excluded	713	135	848	8%
Total	7,729	2,207	9,936	100 %

VOLUNTARY RETIREMENT

The Canal offers its workers the payment of a retirement benefit when they reach the age established by the Social Security Fund of Panama (CSS) to receive a retirement pension. It was observed that at the close of fiscal year 2016, 77 percent of the workers accept this benefit when they meet the regular retirement age established by CSS (57 years of age for women and 62 for men), and 35 percent of the workers accept the benefit upon reaching the early retirement age (55 years for women and 60 for men).

LABOR RELATIONS AND COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENTS NEGOTIATIONS

The Panama Canal has always been characterized by maintaining and promoting good labor practices. Ninety-two percent of the staff is covered by collective labor agreements.

Fiscal year 2016 closed with agreements that ended important collective bargaining negotiations. The goodwill of representatives of the administration, as well as that of the exclusive representatives of the Non-Professional, Professional, Captain and Deck Officer, and Pilot negotiating units, allowed the installation of a new vision regarding collective bargaining, according to the moment and circumstances of the company and the maritime industry, which facilitated the association of benefits to productivity, and thus, concluded with the approval of the four (4) collective agreements that were being negotiated.

B/.6.2
MILLION IN VOLUNTARY
PENSION SAVINGS



92% percent of the staff is covered by collective labor agreements.



ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

55%

OF THE PANAMANIAN
POPULATION
CONSUMES WATER
FROM THE BASIN

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

The Canal manages the conservation and protection of the environmental resources in areas under its responsibility, which include the Panama Canal watershed and areas linked to Canal operations. Both areas are interrelated, because the population in this area and the business cycle of Canal operations depend on the environmental services offered by the watershed. The watershed provides water in enough quality and quantity to satisfy the population's demand, while ensuring an efficient, safe and reliable operation.

The Panama Canal bases its management on a systemic approach, valuing water as supply for human consumption and as support to Canal operations. This includes energy efficiency plans, which include the modernization and incorporation of new solar technologies that will increase reliability by having diversified renewable energy sources. The Canal leverages its efforts to minimize the impact of climate change, develop community risk plans, and implement the Green Route strategy, which this year has been emphasized in recognizing ships that transit through the Canal and meet high efficiency standards in their operations.

Under this scheme, the Panama Canal route has been the world-leading maritime Green Route, contributing to lower fuel use per unit of cargo transported by vessels, thus reducing the CO2 emissions affecting the planet's environment.

As a result of the constant monitoring, reforestation, and implementation of environmental economic incentives in communities, the recovery of forest cover is now a reality. This improves the living conditions of people in the watershed. Compliance with environmental regulations,

the promotion of a cleaner production culture based on the permanent improvement of work processes, and environmental awareness programs for employees, focused on good practices, are also evident.

Scientific management of the quality and quantity of water reduces treatment costs, while its constant monitoring ensures reliable supply for 55 percent of the Panamanian population. At the same time, the Canal invests in clean energies, such as the solar energy pilot project in Miraflores Lake.

The Panama Canal's
Green Route is a global
maritime leader.



A green watershed for a sustainable Canal is one of the fundamental premises of the Panama Canal.

WATERSHED CONSERVATION

Based on principles of co-responsibility with different types of customers, key stakeholders and interest groups, the Canal develops a series of initiatives in watershed aimed at the preservation of natural resources, emphasizing the water resource required for diverse uses. Water is a critical element with which the Canal business brings human development and progress to the country.

Under this view, approximately 1.8 million Panamanians consume water that comes from the Gatun and Alhajuela Lakes. These lakes are also used for electricity generation, which allows to place surpluses within the national energy matrix in the spot electricity market, helping regulate prices, generating benefits for the population, and generating value through Canal operations.

A green watershed for a sustainable Canal is one of the fundamental premises of the Canal. The Panama Canal implements its initiatives and focuses actions in the collaborative protection of important resources such as soil, forests and biodiversity, while strengthening environmental and social programs with neighboring populations and groups of interest.

THE GREEN ROUTE – GREEN INITIATIVES

Significant progress was made on the Green Route strategy. The Green Connection Environmental Recognition Program was approved to recognize customers implementing good environmental practices, as well as those committed to improve energy efficiency to contribute to the reduction of greenhouse gases emissions. The vessel *Maran Gas Apollonia*, chartered by Shell International Trading & Shipping Company, was the first to receive the Green Connection Award for a high environmental performance and using the Panama Canal instead of alternative routes.

The document entitled "The Influence of the Green Route of the Panama Canal" was presented to the International Maritime Organization (IMO). It was discussed at the 70th Marine Environment Protection Committee (MEPC 70). The Canal developed a 10-year Carbon Footprint Reduction Plan, which will positively impact the emissions cutback from Canal operations. In addition, the Panama Canal was included in the Environmental Ship Index (ESI) initiative of the International Association of Ports and Harbors.



CANAL DE PANAMÁ



Until September 30th, 2016, the Canal had recognized more than 20 vessels for their good environmental practices, and a module had been developed to account for CO2 emissions for the maritime industry, to allow the scientific calculation of CO2 emissions for world trade routes using the Panama Canal.

Results from the Air Emissions Control Program indicate that particulate matter levels do not exceed the Canal Air Quality Standard (2610-EAC-109), as well as the results obtained for Nitrogen dioxide (NO2) and sulfur dioxide (SO2). Regarding Monitoring of Fixed Source Emission Program, results for the Miraflores Thermoelectric Plant (obtained when assessing under applicable standard Executive Decree No. 5 of February 4, 2009) show that the concentrations of total particles, nitrogen oxides (NOx) and sulfur oxides (SOx) are in compliance with the permissible limits. For the Monitoring of Mobile Source Emissions Program, measurements were made on 300 vehicles (244 gasoline engines and 56 diesel engines) of Canal fleet. According to applicable standard (Executive Decree No. 38 of June 3, 2009), 88 percent of gasoline vehicles were in compliance with the permissible limits. One hundred per cent of diesel vehicles complied with the permissible limits.

Currently, the Panama Canal is carrying out a land titling program that provides legal security over farming lands and facilitates the small producers of the watershed communities to participate in environmental programs for sustainable production. These programs are expected to contribute to the absorption of 2 million tons of CO2.

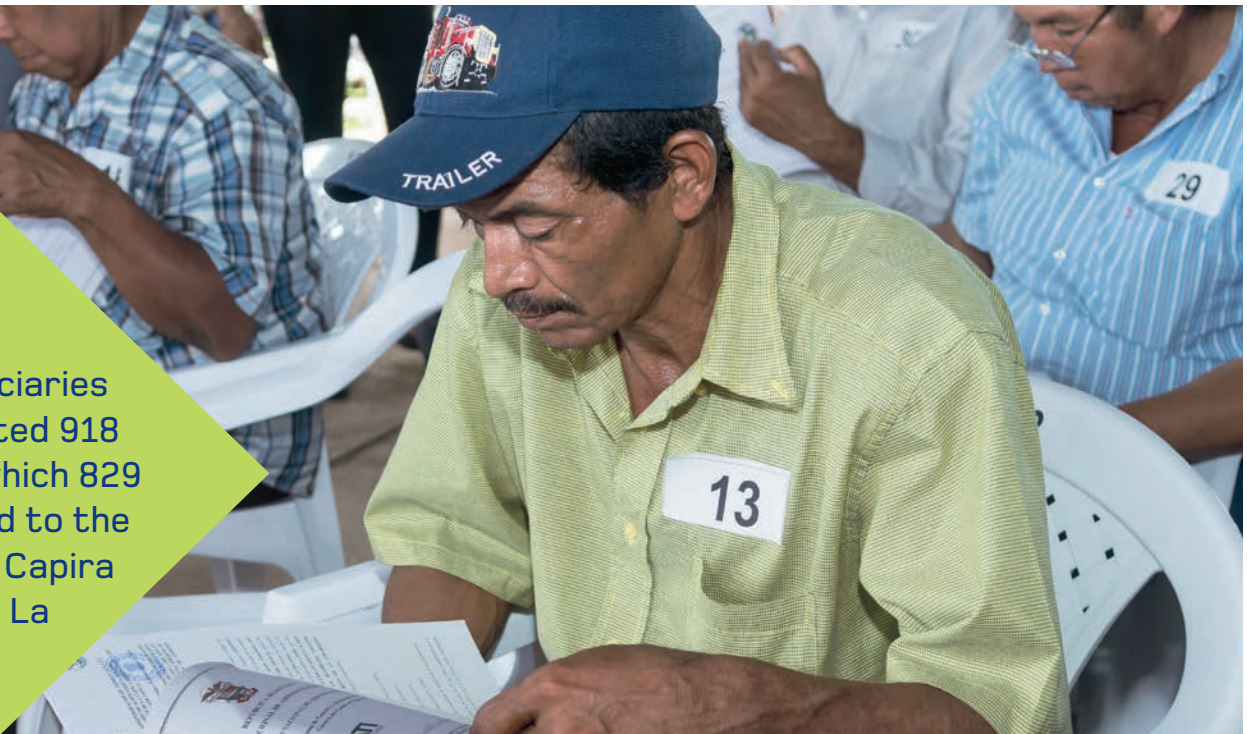
**The Canal
recognized more
than 20 vessels
for their good
environmental
practices.**

CADASTRE AND LAND TITLING

Attachment to the land is a fundamental value for population of the Canal watershed, which deserves to be respected and honored. In this sense, the Cadastre and Land Titling Program showed significant progress since it was possible to survey 7,736 hectares. Out of these, 6,535 correspond to the district of La Chorrera, where 601 properties were surveyed and registered. A total of 1,201 hectares correspond to the district of Salamanca in Colon, where 326 properties were registered.

In addition, 903 titles were entered in the Public Registry: 733 correspond to the district of Capira and 170 to the district of La Chorrera. The beneficiaries were granted 918 titles, of which 829 correspond to the district of Capira and 89 to the district of La Chorrera. The success of this initiative has facilitated participation of more than 1,200 direct beneficiaries in the Environmental Economic Incentives Program.

The beneficiaries were granted 918 titles, of which 829 correspond to the district of Capira and 829 to La Chorrera.



CATASTRAL SURVEYS

LA CHORRERA

6,535

CATASTRAL
SURVEYS

601

PROPERTIES

7,736

HECTARES
IN TOTAL

SALAMANCA IN COLON

1,201

CATASTRAL
SURVEYS

326

PROPERTIES

ENVIRONMENTAL ECONOMIC INCENTIVES PROGRAM

The forest protection and surveillance component of the Environmental Economic Incentives Program (PIEA) provided direct incentives for the protection of 600 hectares Canal watershed forest.

These forests are scattered in 87 farms located in the middle and upper basins of Ciri and Trinidad rivers, within the district of Capira, where 50 new hectares of forest were added to this program. In addition, 275 hectares of crops were established, of which 75 incorporated agroforestry models with coffee and cacao, 150 agro-silvo-pastoral models, and 50 improvements to traditional coffee farms.

In terms of agricultural production organizations, the Canal brings technical assistance to the Association of Coffee Producers from the Ciri and Trinidad River Basins of the Panama Canal (ACACPA by its acronym in Spanish), established in the district of Capira. Such assistance includes the application of good practices for coffee production and marketing, with the participation of the NATURA Foundation, the Latin American Development Bank (CAF) and the Multilateral Investment Fund, a member of the IDB group (MIF). The coffee growers' association of the watershed carried out exchange visits with producers in the highlands of Chiriquí and Darien, and held its second agricultural coffee fair called CUENCAFÉ.



The coffee growers' association of the watershed carried out exchange visits with producers in the highlands of Chiriquí and Darien.



FOREST COVER MONITORING

Twelve survey flights were carried out mainly over the Alto Chagres sector, from February to August 2016, with the participation of staff from the Ministry of Environment (MiAmbiente), posted at the Chagres National Park. As a result, 20 infractions were detected, 4 due to invasion (3 of which are already relocated by the authorities); one due to starting forest fires; and 15 cases of illegal logging in secondary and recovering forests. This constant monitoring has reduced by 23 percent the incidence of this type of illegal activities compared to 2015. That is 50 impacted hectares less than the previous year.

In addition, monitoring was conducted over mining areas, as well as registration of new residential areas, and verification of activities in sensitive regions within areas of compatibility with the operation of the Canal.

INTER-INSTITUTIONAL COORDINATION

The Inter-Institutional Commission of the Panama Canal Watershed (CICH)¹⁹ focused this year on the consolidation of coordination processes, mainly in operational actions related to the conservation of water resources such as agricultural activities, non-metal mining and planned developments. Within this framework, a plural number of meetings of the Permanent Technical Committee (PTC) and at least five meetings of the Expanded Technical Committee (ETC) were held, resulting in integrated planning and unified approaches according to institutional competencies, enabling timely responses to the Panama Canal watershed population. This coordination facilitated the achievement of legal status for Rural Aqueduct Administration Boards (JAAR by its acronym in Spanish) of more than ten communities of Ciri-Trinidad, in conjunction with the Ministry of Health (MINSA) and the Advisory Council of Los Hules-Tinajones and Caño Quebrado.

¹⁹ Functions of CICH include the supervision and evaluation of programs, projects and policies for the proper management of the Canal watershed, as well as resolving possible inconsistencies or duplication of efforts among actors that interact with it. This commission has its legal basis in Article 6 of Law 19 of June

11, 1997, Organic Law, by which the Panama Canal Authority is created. In addition, this Commission is regulated under Chapter VII of Agreement No. 116 (of July 27, 2006) of the Board of Directors of the Panama Canal Authority.

COMMUNITY RELATIONS AND ENVIRONMENTAL EDUCATION

The socio-environmental management of the Panama Canal watershed has been strengthened through collaborative and participatory work with watershed consultative councils and the education community. Sixteen workshops and two forums were held to strengthen the community platform in five consultative councils of six Canal watershed regions, covering topics such as socio-environmental safeguards, the implementation of a complaints and grievance mechanism, as well as administrative management and community leadership.

In terms of education for sustainability, under the Program Our Canal and its Watershed, 89 voluntary advisors offered 93 courses to 2,267 students in 60

schools, for a total of 15,869 hours of training offered to students and teachers from 50 communities.

Under an adult training approach, through the ACP-INADEH-MEDUCA program, 580 watershed residents were trained and obtained 1,172 certifications on skills for work and environmental conservation. This represents more than 4,120 training hours for program beneficiaries from 33 communities in the watershed.

With the Corporate Environmental Education Program, a total of 989 employees from different divisions have been trained through the development of four environmental responsibility courses; and 28 lectures on the materials and waste handling manual at the Fleet and Equipment Maintenance (OPM) division including mechanics, calibration, boat, electricity and welding workshops, among others. In addition, environmental inductions have been imparted to contractors who carry out projects in operational areas, for a total of 182 trained people, through 14 workshops.

In terms of health and environment, the Canal developed a solid waste management program in 13 schools of 14 communities at the Chilibre and Chilibrillo river basin. As part of it, 39 theoretical and practical workshops were offered on recycling, leadership and environmental awareness, thus benefiting 400 students, called watershed guardians, and 282 teachers. Indirect beneficiaries are estimated at 12,000 people. Also, for the second year, the integral management of solid waste project was implemented in the pilot community of Nuevo Progreso, which is located in the lower section of the Chilibrillo river basin, benefiting 650 participants in 140 households. In addition, four clean-up and education days were developed in critical areas affected by waste pollution in communities of the Canal watershed, reinforcing the 3Rs (Reduce, Reuse, Recycle) approach.





15,000 copies of the newspaper *La Voz del Chagres* were produced.

ENVIRONMENTAL INFORMATION COMMUNICATION

Under a permanent communication and outreach strategy, 43 radio programs with information on the Panama Canal, and three editions of 15,000 copies of the newspaper *La Voz del Chagres* were produced to convey the work done in the Canal watershed.

A total of 20 adolescents from five communities in the Ciri and Trinidad river basins were trained in communication skills and basic techniques of audiovisual production on environmental topics. The network of youths from the basin was strengthened and they participated in the production of 31 stories about environmental education, together with teachers and watershed guardians of the western part of the watershed.

This initiative facilitated the assessment on the impact that environmental education programs have had on local

lives; this resulted in 24 authors producing important articles on their relationship with nature, which have been published in *La Voz del Chagres*.

In response to different types of internal and external users, 500 requests for environmental information were answered, including data on forest cover, population, political division, educational centers, and rural aqueducts, among others.

In addition, 270 certifications of land uses (maps and notes) were issued as part of the requirements for those interested in developing projects within the Canal watershed; and 370 specialty maps were produced and printed as part of the service provided among different units and divisions within the Panama Canal.

CORPORATE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE

In fiscal year 2016, the Canal improved the integration of environmental considerations in the formulation, design and management of projects carried out in operating areas of the Panama Canal. For this purpose, environmental specifications were included in the Environmental Protection Section for 24 project tenders.

Fourteen environmental evaluations for projects in operational areas were developed, including Initial Survey on Environmental Conditions, Preliminary Environmental Assessment and Environmental Impact Assessment (EIA).

In order to verify compliance with Canal environmental regulations and identify options for continuous improvement, annual and follow up inspections of safety, environmental protection and monitoring were carried out in 10 operational areas of the Canal.

In all, more than 700 inspections were carried out in areas under Canal responsibility to assess environmental

performance, including environmental monitoring at material and waste disposal sites; as well as in tugs, to verify the operation of sewage and oily waters treatment plants. In addition, consultations and situations in operating areas, and project approval procedures for companies located in areas of compatibility with the operation of the Canal were duly managed.

Several issues were resolved by means of the Canal's complaints and grievances mechanism, as a result of a joint effort of the Canal Land Management team and the Environmental division to follow up Transisthmian Corridor total waters. Also, environmental monitoring for projects and contracts implemented in Canal operation areas was carried out and close follow up was given to approved environmental impact studies and environmental management plans (PAMA), as requested by the Ministry of Environment.



More than 700 inspections were carried out to assess environmental performance in areas under Canal responsibility.

WATER QUALITY AND QUANTITY

The water resource, one of the main assets of the country and the Panama Canal, is increasingly valued and cared for, but also threatened. The Panama Canal, as administrator of the water resources of the watershed, is responsible for guaranteeing the quality and availability of water for human consumption and the operation of the Panama Canal. This is done with the support of modern forecasting systems, monitoring programs, water quality monitoring, and flood control and prevention.

WATER QUALITY

The Water Quality Surveillance and Monitoring Program in the Panama Canal watershed comprises 38 stations distributed along the six main rivers in the Gatun, Alhajuela and Miraflores reservoirs, as well as priority river basins. Of these stations, 58 water samples are collected monthly to analyze between 23 and 27 water quality parameters. Data and information obtained make it possible to know the physical, chemical and biological conditions of the water resource for better decision-making regarding policies, programs and projects that contribute to sustainable use and efficient water management.

The Water Quality Index (known as ICA in Spanish) is calculated based on the results obtained from this program. This index is a combination of several parameters that characterize water quality. The global ICA of the Canal watershed from October 2015 to August 2016 was 86, on a scale of 0-100. This result indicates very good water quality. Since it synthesizes varied and complex information, the ICA is an indicator of environmental performance and a tool for the integrated management of water resources.

The Drinking Water Sampling Program comprises daily, monthly, quarterly and annual collection of samples from the process and final product of three water treatment plants administered by the Canal: Monte Esperanza, Miraflores and Mendoza. This Program, approved and supervised by the National Authority of Public Services (ASEP, by its acronym in Spanish), includes analysis of physical-chemical, bacteriological, metals, organic compounds, pesticides, algae, cyanobacteria, toxins, protozoa and other chemical and biological indicators. During fiscal year 2016, samples were also collected and analyzed for the characterization and monitoring of the different wastewater discharges generated in the operations of the Canal.

WATER QUALITY SURVEILLANCE AND MONITORING

38
STATIONS

58
MONTHLY
SAMPLES

27
QUALITY
PARAMETERS



WATER QUANTITY

The Canal continued to manage the database with more than 100 years of records from hydro meteorological stations, whose information is being migrated to a more modern and reliable database. This will allow processing, management and analysis of information

in a more efficient, friendly and effective way, which will be reflected in the periodical publications of the Panama Canal. Among them, the hydrological and sediment annual reports, rivers' flows behavior reports, maps of different themes, and other products. All precipitation



data from 1972 to the present have been loaded and validated in the system, while the meteorological data have been validated by 75 percent. Current hydrological and meteorological data are automatically uploaded daily.

From a climatological point of view, fiscal year 2016 remained affected by the El Niño phenomenon; considered one of the strongest in the last hundred years. The monitoring and mitigation measures established the previous year allowed a continuous follow up of the hydro-meteorological conditions of the Panama Canal watershed.

Consequently, the Gatun and Alhajuela reservoirs did not reach the usual maximum operating levels in December 2015, which affected the effective establishment of two draft restrictions on ships. The lowest historical level reached in the Gatun reservoir between 1914 and 2016, occurred on May 18, 2016 with 23.86 meters.

As part of the Maintenance Program of the Dams, Spillways and Auxiliary Dams System, the vertical sliding gates of the Miraflores and the Gatun spillways were reconditioned. In addition, maintenance was performed on the drum gates of the Madden spillway.

During fiscal year 2016, the total volume of water (3,721 million cubic meters) in the Panama Canal watershed was 26.2 percent below the average of the last 20 years (5.043 million cubic meters). Also, 74.6 percent of these contributions, as recorded historically, occurred during the first and last trimester; 38.1 percent and 36.5 percent, respectively.

During the months of February, March and April, direct evaporation of water reservoirs significantly exceeded the total contributions during those months. The accumulated evaporated volume of water from the Alhajuela reservoir was much larger than the stored one.

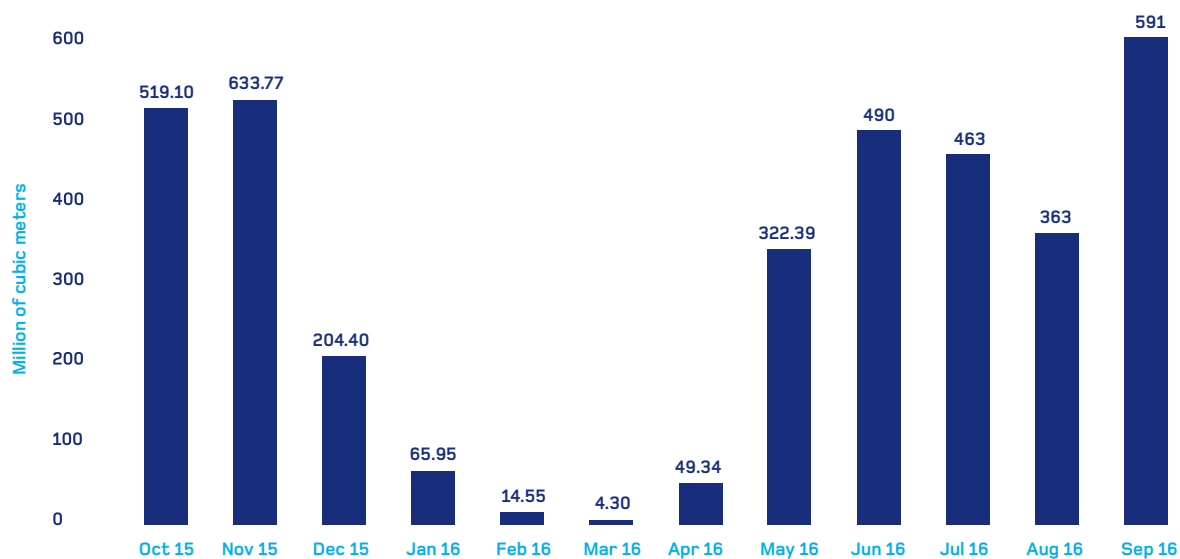
The volume of water transferred from Alhajuela to the Gatun reservoir, through the hydroelectric generation at the Madden plant (which was just over a third of the total contributions, that is 34 percent), was decisive in reducing the days of draft restriction for the transit of

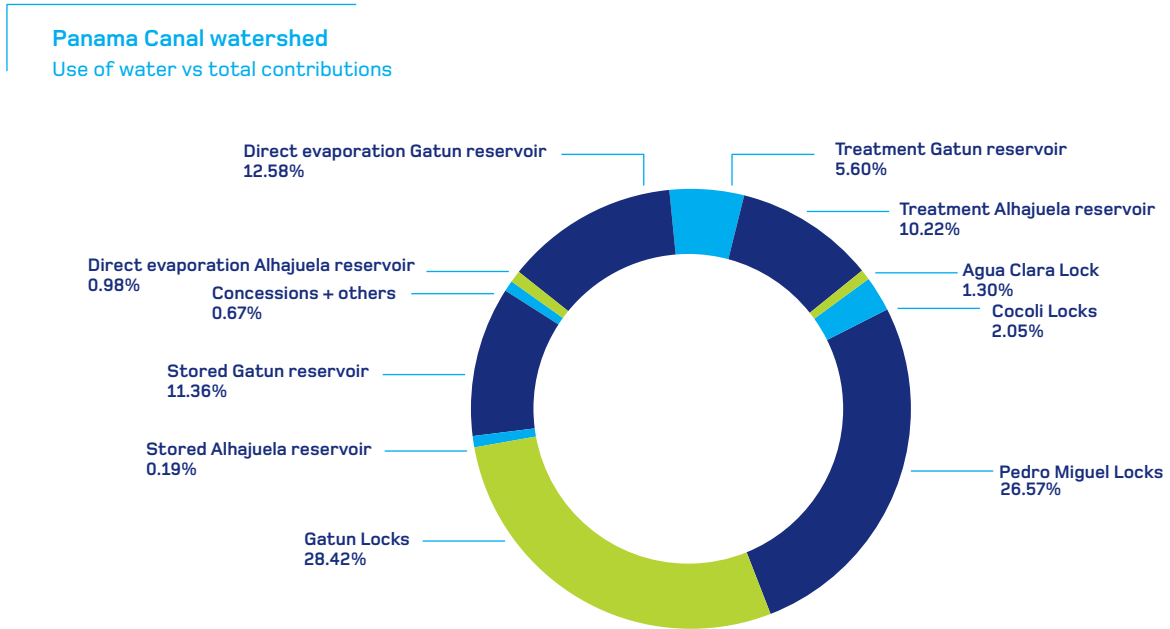
ships. The amount of water used for lockages was kept within the average. The volume of water extracted from the Alhajuela and Gatun reservoirs for treatment was equal to 590 million cubic meters.



The lowest historical level reached in the Gatun reservoir between 1914 and 2016 occurred on May 18, 2016 with 23.86 meters.

**Panama Canal watershed
Total contributions**





SUSTAINABLE ENERGY AND INNOVATION

In 2016, the Canal installed a photovoltaic solar energy pilot project on water. It is located on the Miraflores Lake, with 20 kilowatts of peak capacity, and covering an area of 400 square meters. This innovative scheme seeks to increase the Canal's renewable energy input and reduce the use of fossil fuels and emissions that cause global warming. The pilot project will appraise the environmental performance and variables prior to project scaling.

The Canal has surface water areas of great potential to take advantage of this technology, to generate renewable energy and achieve very significant emissions reductions. This resource is certainly intermittent by nature, but the Canal has sufficient hydro and thermal generation capacity to guarantee the firm power required in an optimal combination for the energy reliability of its operations.

At the same time, the Canal manages energy efficiency with initiatives that promote continuous improvement, adopting new technologies. The progressive renovation of lighting systems with LED options is an example of this effort, which is best illustrated by the Miraflores Visitor Center project started in 2016.

The halogen lights in its showrooms were replaced with efficient LED luminaires, improved the surrounding's visual and generated savings in maintenance, energy and thermal load. This project will be a successful case study for the 2017 energy-saving campaign.



The Canal manages energy efficiency with initiatives that promote continuous improvement.



CORPORATE SOCIAL RESPONSABILITY AND COMMUNICATIONS

3,190

REGISTERED
VOLUNTEERS

35,000

HOURS OF
VOLUNTEER WORK

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

The planet is in constant change. Companies, individuals, and the way in which they interact with the world is also changing. New challenges arise constantly, whether economic, social or environmental. The Panama Canal believes that companies can be a positive force to resolve many of these challenges and to lead the country and the world on a sustainability path. The company has committed to make an increasing positive influence on the sustainable development of our country and the industry in which it work.

The year 2016 brought with it many challenges for the organization. One of the largest was to present to all stakeholders a remarkable work for the country and the world: the inauguration of the Expanded Panama Canal. A historic milestone of the Panama Canal and the Republic of Panama, which is already having local and global impacts in the transit of cargo, goods and people, in port infrastructure and processes at the regional level, and in the reduction of greenhouse gases tackling climate change.

In addition, this year presented significant changes in the way in which we deal with the Corporate Social Responsibility (CSR). The Panama Canal Administrator adopted a new CSR regulation to:

- Align our CSR strategy with our new corporate vision and mission.
- Incorporate to this guiding instrument our commitment to contribute to the achievement of the United Nations 17 Sustainable Development Objectives (SDGs), which comprise the Agenda 2030.
- Improve the structure of the Panama Canal Interdepartmental Committee on CSR to ensure: the integration of CSR programs; compliance with and implementation of the new goals; and identify new initiatives and actions to strengthen the CSR in the Panama Canal Authority.

Also, a significant progress was made on the creation of a mechanism to channel and manage national and international resources to support the shared value creation and sustainable development of stakeholders.

This was an unprecedented year with regard to volunteer work. One of the major changes was restructuring the program to improve the experience of corporate volunteering, as well as maximize the impact of initiatives, projects and programs developed with the work, talent and time of this extraordinary team. A comprehensive training program of 34 leader volunteers was carried out and a Volunteer's Manual was completed. In addition, seven work committees were organized in the areas of Communication, External Alliances, Recruitment and Training, Finance and Administration, Internal Advocacy, Monitoring and Evaluation, and Logistics.

On the other hand, record figures were also reached in hours of volunteer work by the valuable team of corporate volunteers. In twelve months, more than 5 percent of the labor force were successfully incorporated in the volunteers program, which represents 690 new volunteers, to reach a total of 3,190 people registered in the network. All of them completed more than 35,000 hours of volunteer work, exceeding by far the 20,000 hours of the previous year. In addition, they joined 25 initiatives which focused on the five main lines of action of corporate volunteering: Environment, Integral Well-being, Culture, Community Development and Education.

Of all the volunteering initiatives, this year there was one in particular every volunteer felt proud of: to have the honor to serve and respond to more than 40,000 people during the inauguration of the Expanded Canal. For the corporate volunteers, this was the most valuable opportunity, not only to touch directly on the lives of the stakeholders, customers and partners of the company, but above all to share the historic moment of the first transit through the third set of locks of



Value is created through the incorporation of CSR in the entire organization and all its actions.

the Canal. On this day, through more than 13,500 hours, volunteers delivered entrance tickets, guided transportation, information, souvenirs and snacks. They also cordially assisted every foreign and Panamanian visitor who attended the ceremonies in the Agua Clara and Cocoli Locks.

Undoubtedly, every one of the volunteering actions made are reflected in the well-being and shared value created in each one of the stakeholders with which they worked this year.

For the Panama Canal, the CSR is not a mere mechanism to maintain reputation and win goodwill. Through the incorporation of CSR in the entire organization and

all our actions, shared value is created, improving the performance of the company and ensuring its sustainability and competitiveness in the long term. Apart from this, it allows a constant connection with stakeholders, and contributes decisively to the creation of a better future for our country, its valuable human team, the industry and humankind.

40,000

PEOPLE SERVED DURING
INAUGURATION

13,500

HOURS OF VOLUNTEER WORK
RELATED TO THE EXPANSION

ADDING VALUE TO OUR HUMAN CAPITAL

The Panama Canal conducted a series of workshops for its workforce on CSR management in the company, as part of the Canal Identity Program, as well as initiation training courses for new employees.

In addition, the comprehensive training program "School for Parents" was developed with the objective of strengthening the family relations of the Panama Canal workforce. For the third consecutive year, the Panama Canal offered a number of courses given by qualified psychologists in operational areas in both the Atlantic and the Pacific sites, for interested employees. The program was able to achieve the training of families of about 400 workers on topics such as: educate in positive discipline, keys to be parents and couples at the same time, studying techniques for children and teens, stimulation and development of skills in pre-school children, self-esteem and social skills.

Furthermore, a special night was dedicated to celebrate the life of an extraordinary group of Canal employees. The event took place on October 2015 in the presence of more than 180 guests from foundations and organizations that work all around the country for the cancer treatment and prevention. The honorees represent the solid, brave and determined spirit of many Panamanians and Canal workers, which have undergone or are facing the challenge of this disease with courage, and which are considered real life heroes. The Panama Canal Administrator expressed his pride for these workers, and said that they fully represent Canal values.

Each year the Canal organizes campaigns to raise awareness on early detection, and emphasize - through CSR programs - the importance of care and engage in promoting the well-being and integral development of Canal workers and Panamanian society in general.

On February 2016, the Panama Canal developed initiatives towards the Corporate Red Ribbon Campaign, in a joint effort with SUMARSE and other Panamanian companies. The Panama Canal is part of the prevention and non-discrimination campaign to people who suffer from HIV. Various initiatives were planned with the purpose of creating awareness among all partners. In addition, the Panama Canal Administration Building displayed red illumination during the campaign period as a sign of support and a footnote was included in the workers' payment slip to raise awareness.

On the other hand, the Panama Canal established a team of corporate volunteer leaders, which come from all areas in the Canal, both in the Atlantic and in the Pacific. Through a series of sessions, in addition to acquiring knowledge, these volunteer leaders completed the Corporate Volunteering Manual, generated a five-year volunteer schedule, and designed a functioning structure with seven working committees, based on various tasks of the program. With this action, the corporate volunteer program is boosted and prepared for new challenges.



CORPORATE VOLUNTEERING IN ACTION

The network of the Panama Canal volunteers participated in 25 activities during fiscal year 2016. More than 3,100 volunteers participated in multiple activities through the year accumulating more than 35,000 volunteer hours.



ENVIRONMEN

This course of action aims to contribute to environmental conservation through educational programs, as well as to prevention, mitigation and environmental compensation. This year, an alliance with the Maritime Chamber of Panama was achieved, with which we carried out a golf tournament and profits were invested in the reforestation of an operational area of the Canal in which the Scale Model Maneuvering Training Center in Summit was built. About 1,000 saplings of 13 native species were planted, using a unique methodology which reflects the natural distribution of trees in the forest. Among the species planted are Maria, Nispero, Almendro de Montaña, Zorro, Guayacán, Zapatero, Mayo, Cuaja, Laurel, Cedro Espino, Chutra, Mahogany and Oak.

The Panama Canal also partnered with the Yo Me Reciclo recycling event. The first event was held on January 2016, to raising awareness on recycling, voluntary donation and local actions to contribute to positive activities for the development of communities. This event was held on the grounds of Panama's Biodiversity Museum, where 50 Canal volunteers participated with enthusiasm and commitment with the environment. They collected 7,010 pounds of material for recycling. The Canal has been participating since 2012 as an ally of Roba Morena initiative, along with dozens of other organizations, to carry the message of the need for recycling and a responsible and sustainable consumption, for the benefit of the environment, individuals, communities and the country.

The second event was held on March 2016, on the grounds of the Panama Canal Administration Building. During this particular event, the fair was celebrating its five-year anniversary under the slogan "Connecting Cultures." More than 60 Panama Canal volunteers put all their energy, enthusiasm and joy to promote awareness about recycling, voluntary donation and local actions that contribute to community development.

On the other hand, on August 27, Canal volunteers participated in the National Reforestation Day, within the framework of the Alliance for the Million Hectares. This year, Canal volunteers' network supported the reforestation of Finca El Llano in Cañita of Chepo, with more than 300 hours of volunteer work.

+3,100
VOLUNTEERS

+35,000
HOURS OF VOLUNTEER WORK

COMPREHENSIVE WELL-BEING

The objective of this course of action is to contribute to the welfare of communities in our area of influence through the promotion of healthy living habits and positive use of free time. In this regard, the volunteers' network supported the event Relay for Life 2015, which this year was inspired by little heroine Yorgui Rodriguez Pinzon. The volunteers walked/ran 1,024 laps and donated more than \$5,000 to the Friends of Children with Leukemia and Cancer Foundation (FANLYC).

The volunteers' network also supported Panama's Special Olympics, especially the closure of the 2015 sports season carried out in the Canal's Balboa Fitness Center. There were more than a hundred special athletes of Panama City, Eastern Panama City, Colon and Torrijos Carter, in a sports festival with games and surprises that the athletes shared with our volunteers. The Panama Special Olympics thanked the Canal for supporting this event for five consecutive years. For the Canal and its volunteers it is a great pleasure to share with special athletes who inspire and are having proof of human will power and solidarity.

Similarly, in collaboration with Make a Wish Foundation, the Panama Canal celebrated the activity "Wish Day" on

April 2016 in the auditorium of the Ascanio Arosemena Training Center. This foundation works to fulfill the dreams of children with medical condition that threatens their lives to enrich their human experience with hope, strength and joy. Again, Canal volunteers delivered enthusiasm to more than 200 children. Later, in June, the Canal also facilitated the fulfillment of a dream, of young Christopher Rainey from Lynwood, Illinois, USA, who waited for more than two years to make reality his wish to visit the Panama Canal, with the support of the Make a Wish Foundation.

More than 100 athletes participated in the Panama Special Olympics.



CULTURE

The Panama Canal hosted the celebration of the first National Volunteer Day on December 5, 2015. The event received the collaboration of non-governmental organizations and different CSR programs in Panama.

With a view to contribute to the comprehensive education and promote the culture of values and national identity,

the Panama Canal held the 9th Children to the Canal Camp, an annual event, which is the most emblematic of our CSR programs, from July 29 to August 1, 2016. This year, more than 200 children from 10 delegations around the country participated. Including this year's camp, approximately 2,000 children from the most



distant communities in the country have participated in the program.

During the children's stay in Panama City, they get to experience a wide range of activities with city tours (to see ruins of Old Panama City, Amador Causeway and Cinta Costera), a tour in Panama's subway, Miraflores Visitors Center; cultural events, educational games, sports and motivational sessions. This year, an additional activity was included. The children had the opportunity to travel in the train up to Colon City, where they got to observe the transit of container ship Ever Lambent from Agua Clara Visitor Center.

This annual event was a success thanks to the work of about 400 volunteers. They prepared every detail several weeks in advance, including decorations, shopping, reception, morning logistics, food and security, medical reviews, logistics and transportation, entertainment, arts and crafts workshops and recycling, mini-olympics, chaperons, general support and tourist guides. The grateful faces and words of appreciation of all the visitors' delegation, at the time of departure back to their places of origin, reflected the extraordinary work done by Canal volunteers.

200

CHILDREN PARTICIPATED IN
THE NINTH CHILDREN TO THE
CANAL CAMP

2,000

CHILDREN FROM THE MOST
DISTANT COMMUNITIES OF THE
COUNTRY HAVE PARTICIPATED

COMMUNITY DEVELOPMENT

The objective of this course of action is to contribute to the improvement of the quality of life of the communities of our area of influence, through the improvement of community infrastructure and the empowerment of the local leadership. In this regard, in November a team of 30 volunteers met at the headquarters of Nutre Hogar

and delivered diapers to this center dedicated to recover and prevent severe malnutrition among boys and girls of Panama's most disadvantaged communities. In addition, these volunteers cleaned the patios, fans and common areas, painted doors, walls and fences, and conducted early stimulation with 25 children living in this center.



In December, for the seventh consecutive year, the volunteers celebrated the holiday season with the communities located in the Panama Canal Watershed, as well as in other areas of the country. More than 350 partners of corporate volunteers' network became illusion ambassadors for more than 3,500 Panamanians in economically deprived areas, including: Bonga Arriba, Arraijan; La Cauchera, Colon; Vino Tinto, La Humildad; Campo Alegre at the Gatun Lake; Victoriano Lorenzo, La Tranquilla, Peñas Blancas, Quebrada Ancha, Embera Drua, Embera Puru, Candelaria and San Juan de Pequeni at Lake Alhajuela; Chorros of Cirí, Ciricito Abajo, Las Claras Arriba, Capira; Congal and Guasimo, in Donoso; Pequeña Familia de Maria Shelter and Daniel Centeno School in Sardinilla, Colon.

With this program, volunteers help promote the country's prosperity, and at the same time, favor the integration and teamwork between employees that organize each of these projects. With the completion of more than 30 Christmas events, volunteers accomplished their mission to leave a lasting impression that highlights the sense of humanity of Canal employees, at to transmit that sense of belonging of the Panama Canal to thousands of Panamanians.

On July 2016 more than 50 corporate volunteers and participants of the hammer wellness fitness program visited the Golden Years Retirement Home in Pacora, which houses 63 seniors. During the visit and thanks to the contributions received throughout three weeks by employees, colleagues, family and friends of the members of the program, it was possible to provide various items such as: linings and pads for beds, soaps, creams, groceries, supplements, among many other products.

The Canal also participated in the Mentoring Walk event held on the grounds of the Panama Canal Administration Building. Canal volunteers participated in this event, organized by the Calicanto Foundation for the first time in Panama. They contributed with their energy to create awareness about the empowerment of women in Panamanian society, within the framework of the celebration of International Women's Day. Ten women, leaders of our community, trained the audience on topics such as healthy relationships and self-esteem, continuous improvement, financial independence, entrepreneurship and leadership.

EDUCATION

This year, the Panama Canal dedicated special efforts to an education project with the IPT Arnulfo Arias Madrid located in David, Chiriquí. Through a partnership with the Ministry of Education, the Panama Canal supported this school's robotics club for the development of a scale model of the new Agua Clara Locks.

The model was revealed on March 2016 at David's International Fair. The event, chaired the Panama Canal Administrator, was a success with the participation of hundreds of visitors. The Administrator emphasized the importance of this experience, remarking that the Panama Canal has a commitment to support education, especially in technical and scientific areas that are related and fundamental for Canal operations.

The Canal participated in the First National Creative Technology Meeting, coordinated by the National Secretariat of Science and Technology (SENACYT). The first Scratch challenge (programming language developed by MIT <https://scratch.mit.edu>) addressed the issue of the Panama Canal and water, aimed at participants from 9 to 12 years of age. These events encourage youth to learn skills on science, technology, engineering and mathematics (STEM), and develop

their social skills through participation in the creative process of the construction and programming of autonomous robots. In addition to SENACYT, other state organizations, academic and trade unions were involved in the coordination of the event.

Also, within the context of the Robocup Junior -- which seeks to promote the interest of young Panamanians in the area of robotics -- the Panama Canal organized and delivered written and graphic material to the organizers, in order to structure a presentation regarding the making process of the scale model of the Agua Clara lock developed by the IPT Arnulfo Arias Madrid. This presentation was delivered by the tutor of the students of the school, within the framework of the International Robotics Competition and WEROB Symposium in Leipzig, Germany.

Towards the end of the fiscal year, the Panama Canal also participated in the Panama's Book Fair 2016, making possible the participation of 20 children from the FUNDADER Foundation at the launch of the book "The Canal for Children," by Nelson Hernandez.





CORPORATE IMAGE AND REPUTATION

The Panama Canal complied strictly with its mandate to keep shareholders, the Panamanian people, customers, and the international community informed. Through its Corporate Communications Vice-Presidency, the corporate image and reputation was managed nationally and internationally, through its three visitor centers, Gatun and Agua Clara, on the Atlantic side, and Miraflores, on the Pacific side. Close relations were maintained with the national and international media. In addition, eight Panama Canal information centers were managed throughout the country in order to maintain permanent contact with the communities. This relationship was extended to other interest groups, including journalists throughout the country, through tours of the Expanded Canal and information tours to the provinces.

In order to assist with the Canal's image, an institutional image campaign was contracted and the Canal's television channel produced material through the Audiovisual Production Team. As part of this communication efforts, the Corporate Communications Vice-Presidency focused on the communication strategy, dissemination and promotion of the Expanded Canal, as well as the organization of events related to the inauguration.

The Canal developed a strategy for communication, dissemination, promotion and celebration of the main milestones in preparation for the opening of the Expanded Canal, which included the testing of lock gates, the filling and emptying of the water-saving basins, a draw to select the first ship to transit the new locks, as well as the presentation to the country of the crew and operations personnel who participated in the inaugural transit.

COMPREHENSIVE COMMUNICATION

International communication was strengthened through editorial and audiovisual content in several maritime media, visits to the locks, interviews, and the monthly Canal Connection newsletter that is distributed internationally to media, customers and stakeholders. A total of 419 media requests were received for interviews, information, filming and visits to new and original locks. This resulted in 1,829 publications on the Canal in international media, of which 77 percent were positive, 13 percent neutral and 10 percent negative.

Activities were organized to position the image of the Panama Canal and the Expanded Canal in the public opinion through different communication tools, visuals and contact with people. These included the Visitor Center's Magical Nights, the Canal Summer Festival, and targeted visits with journalists and interest groups to the new locks and the project of the Third Bridge over the Canal on the Atlantic side. In addition, the Panama Canal conducted the informative tour "The Great Connection" to inform the populations in the provinces throughout the country, including Darien, Azuero Peninsula, and Coclé.

ASSERTIVE DIGITAL COMMUNICATION

Taking advantage of the Panama Canal's digital platform, including websites and social networks, the Corporate Communications Vice-Presidency strengthened the communication of key messages, especially during the inaugural events of the Expanded Canal.

Through its e Panama Canal disseminated corporate messages among different interest groups, including contractual issues during the construction of the Third Set of Locks, the negotiation of six collective bargaining agreements and the crisis generated by the El Niño Phenomenon, in order to keep the population and the international audiences informed.

CONTACT WITH THE POPULATION

A total of 17,934 students from throughout the country visited the Canal as part of the Canal de Todos program. This program was created in fiscal year 2003 on the initiative of the Canal administration to invite young students from all over the country to get to know the Panama Canal. Since its inception, it has brought 136,860 students to the Canal, in 1,369 groups.

The Canal's three visitor centers allow a direct look at the operation, to both domestic and foreign visitors. This year, 940,250 people visited the centers, of which 26 percent were local visitors, and 74 percent foreigners. This represented an income of \$9 million for the Canal.

Renowned national and international artists participated in the Panama Canal Summer Festival, offering their talent for the enjoyment of more than 50,000 attendees.

In addition, The Great Connection Tour went to the provinces, including Darien, Azuero Peninsula, Cocle, Veraguas, Chiriqui and Bocas del Toro. Activities included:

- Exhibition The Panama Canal Expansion and its Historical Memory: The exhibition was a way of sharing with the country in an informative and entertaining way, pieces and memorabilia of Canal Expansion during its nine years of construction, as well as archaeological and paleontological objects found during the excavations. In total, 12,046 people visited the exhibition.
- Presentation of the play The Yellow Mystery: The play tells the children how the problem of yellow fever was solved during the construction of the Canal and is brought to the present reality with dengue and other diseases transmitted by mosquitoes, with an emphasis on the prevention and elimination of breeding sites. There were 59 presentations of the play.
- Environmental education: The sessions were offered by Panama Canal's Environment, Water and Energy team, who visited the main elementary and high schools of the provinces with the information buses.

In addition, the Panama Canal Administrator spoke at special presentations in Meteti, Darién Province and Aguadulce, Cocle Province.

CULTURAL CONTRIBUTION

The Panama Canal participated through several of its collaborators in the writing of the collection Protagonists of the Panamanian 20th Century, and later collaborated in its final edition. The Canal also participated in the editorial content of the publication of the 28 Five-Year Period Collections of a Canal Connecting to the World, in commemoration to the Expanded Canal's inauguration

The Panama Canal also established strategic alliances with entities and agencies to improve the offering and content of its visitor centers and television channel. In conjunction with the Latin American Institute of Advanced Studies, the full opera season of the Metropolitan Opera of New York was presented via satellite and in real time at Miraflores Visitor Center. In addition, an agreement signed with the Albatros Foundation allowed to present varied high quality content at the Panama Canal's television channel.

Finally, an agreement was signed with the Municipality of Santiago de Veraguas for the construction of a Panama Canal Experience Center in that city. A property with historical value was identified and designs were made to renovate it. The project was launched in the city of Santiago, where training was offered to contractors in the area to encourage them to participation in the bidding of the works.

12,046

PEOPLE VISITED THE
EXHIBITION OF CANAL
EXPANSION AND ITS
HISTORICAL MEMORY

59

PRESENTATIONS OF THE
YELLOW MYSTERY PLAY

DÍA
MÁGICO



DÍA
MÁGICO





FINANCIAL STRENGTH



FINANCE



RELEVANT MILESTONES

The Panama Canal successfully inaugurated a third set of locks project, which doubles the tonnage capacity and enables it to transit neopanamax vessels. During the first three months of operation, the expanded canal is transforming maritime trade routes and patterns by widening the Canal's business frontier to open the route to new segments; initiating a new era of competitiveness, revenue growth and growing market share of the Panama route.

In 2016, the Panama Canal implemented innovative toll initiatives along with environmental incentives intended to encourage the use of neopanamax vessels through the Canal, promote customer retention and appeal to non-traditional maritime trade. Consequently, it increased market share in key routes and financially relevant market segments by growing volumes of neopanamax transits.

The Panama Canal received from Latin Finance magazine the Best Infrastructure Financing in Central America.

This recognition was bestowed given the successful execution of B/.450 million bond issue due 2035 to partially finance the construction of the third bridge over the Canal, with 53 percent progress. Latin Finance said the issuance would reflect positively on other infrastructure financings in Panama.

The expanded Canal provides the ACP a new system configuration to consolidate and grow as a leader in global connectivity and be a key driver of progress in Panama. The Panama Canal completes 2016 strengthened in both infrastructure and finances, which enhances its ability to exploit its strategic geographical position to capture and be a key link for international maritime trade. This vision leverages on the financial strength of the Authority, based on its institutional and legal framework, consistent with its governance policies and commitment to transparency.



PANAMA CANAL'S INVESTMENT GRADE RATING

Standard & Poor's (S&P) Global Ratings reaffirmed in August 2016 the "A-" rating with a stable outlook for the corporate credit and long-term debt of the Canal for its adequate operational and financial performance. According to the S&P report, despite a three month delay the Third Set of Locks operation, the Canal's operating and financial results remain in line with its expectations. S&P expects the Canal to maintain its exceptional competitive position as the economic route in both time and money among America, Asia and Europe. In addition, they believe that with the expansion in operation, the Canal will benefit in the years to come, of sustainable growth in transit of vessels with greater cargo capacities.

In addition, Fitch Ratings also confirmed on September 2016 for the Canal the "A" rating with a stable outlook for the long-term debt, bonds and senior unsecured liabilities. According to agency, the Panama Canal rating reflects the strong financial profile with low debt levels. Other factors that positively impact the rating are the unique connectivity for world maritime trade, legal autonomous framework, rating higher than sovereign, robust maritime rates, diversified income, resilience to economic crisis and competitive infrastructure improvement of the expanded Canal.

Likewise, Moody's investor rating agency confirmed investment grade A2 to the Canal. This rating highlights the business model, the privileged geographic location, the institutional and corporate governance framework and the solid operational and financial performance of the Canal. According to this rating agency, the Canal has a long tradition of liquidity that renders it flexibility in adverse economic circumstances.

REVENUE MILESTONES OF NEOPANAMAX LOCKS AF 2016

With the opening of the Third Set of Locks, the Canal successfully assumed the challenge of transiting larger vessels with efficiency, increasing its competitiveness, maintaining high safety standards and operational reliability. 224 vessels transited the neopanamax locks through the last three months of fiscal year 2016, accounting for an average of 78,000 PC/UMS tons per transit. This represents 3.24 times more tons per transit compared to vessels that transited the original panamax-sized locks, which averaged 24,000 tons per transit. This higher tonnage per vessel for the neopanamax locks is equivalent to an average toll revenue of B/.488,000





The panamax vessels generated toll revenues of B/1,824 million.

per transit through the new locks. This performance represents 3.45 times more in average revenue per transit than in the panamax locks, whose average income was B/141,000.00 per transit. With these new operations, a new tonnage record was imposed with the passage of a container vessel with a capacity of 10,218 TEU's. The transits of neopanamax vessels through the third quarter of fiscal year 2016 generated B/109 million in toll revenues, which represents approximately 5.6 percent of the toll revenues for the year. Other vessels generated toll revenues of B/1,824 million.

The new dimensions of the expanded Canal allowed vessels to transit interoceanic route for the first time, introducing new income contributions in its passage. neopanamax vessels of LNG and LPG, as well as large vehicle carriers, passed through the expanded Canal. These new transits of neopanamax vessels break on an almost monthly bases the tonnage and toll records as shipping companies accommodate their routes to take advantage of the Panama with larger vessels.

The first neopanamax cruise ships have booked their transit in 2017. These transits mark the beginning of a new era of efficiencies and lower cost for maritime transportation.

The Canal now has the capacity to capture 90 percent of the vessels carrying LNG from the world fleet.

LNG vessels leaving the US Gulf Coast to Asia benefit with up to 22.8 days of travel time and contribute to the transformation of the United States into a major exporter of gas for Asian importers. For their part, ships that leave the coast of the United States Gulf to the west coast of South America have the option of significant time savings. In addition to the advantages in cost and safety, there is also lower fuel emissions given the shorter trade routes.

Milestones of neopanamax locks

1st container vessel with 9,563 TEU	B/.576 thousand
1st First liquefied natural gas (LNG) vessel	B/.431 thousand
World largest car carrier 8,500 cars	B/.389 thousand
Record toll for container vessel	B/.873 thousand
Average tons per transit	3.24 times
Average toll per neopanamax transit	3.45 times

RISK MANAGEMENT

The Panama Canal actively manages risks with a diversity of mechanisms and permanent actions, which contribute to its reliability and business continuity.

As a key part of this risk management, and in anticipation to the opening of the third set of locks, the Canal revised its insurance coverage of the multi-risk policies up to B/.2,500 million to comprise the new infrastructure assets equivalent to more than B/.5,000 million as of July 1, 2016. This coverage aims to ensure business continuity against unpredictable large-scale risk scenarios. These coverages, together with the reserves and financing capacity, back the Canal in its conservative and rigorous risk management approach.

KEY FINANCIAL INDICATORS

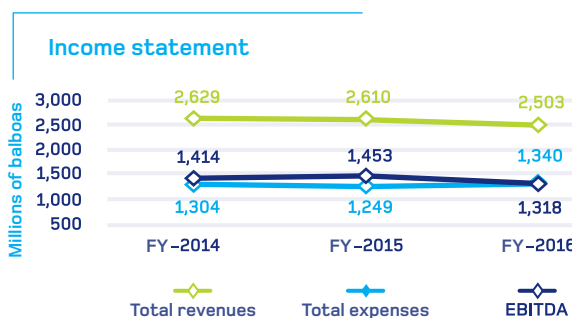
The Canal's financial results for the 2016 fiscal year exhibit the continued capacity to generate revenue of B/.2,503 million. Tolls revenues represent 77.2 percent or B/.1,933 million. The other 22.8 percent came from other maritime services, sale of electricity and potable water, commercial and other miscellaneous revenues.

The Canal generated an earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (EBITDA)²⁰ of B/.1,318 million generating direct payments to the National Treasury for B/.1,013 million. The fiscal year ended with robust key financial indicators, with a 46 percent of profit margin (ROS)²¹ and 13 percent of return on equity (ROE)²². The Debt to EBITDA indicators of 2.08 times and net²³ debt to EBITDA of 0.13 times are consistent with conservative indebtedness policy and current capital structure.

Key financial indicators

Revenues	B/.2,503 million
EBITDA	B/.1,318 million
Return of Sale (ROS)	46%
Return on Equity (ROE)	13%
Debt / EBITDA	2.08 times
Net debt / EBITDA	0.13 times

FINANCIAL RESULTS



The Canal revenues for fiscal year 2016 were B/.2,503 million, B/.107 million or 4.1 percent below fiscal year 2015. This is attributable to 10.4 million PC/UMS tons below the estimate, equivalent to 3 percent. The lower tonnage is the consequence of weakened maritime trade in some routes, low freight rates, slow growth of importing economies, low profitability, hyper competition, bankruptcies and low utilization of shipping vessels. Furthermore an extreme El Niño Effect, as well as the delay entering the operation of the expanded Canal affected demand in some market segments.

In other revenues, energy sales were lower than in the previous period, with a contribution of B/.34.6 million less or 34 percent below fiscal year 2015. This reduction was due to lower sales of hydroelectric power in the spot market, the decrease in the price of fuel, and a lower hydroelectric generation due to the extraordinary cyclical drought caused by the intense El Niño phenomenon.

Expenditures for fiscal year 2016 were B/.1,340 million, resulting in 7.2 percent or B/.90 million above fiscal year 2015. This increase was due mainly to a payroll increase given the collective bargaining agreements with the unions of the Canal. Consequently, the EBITDA was B/.1,318 million, 9.3 percent lower than in fiscal year 2015.

²⁰ EBITDA: earnings before interest, taxes, depreciation and amortization.

²¹ ROS: return on sales.

²² ROE: return on equity.

²³ Net debt: total debt less liquid assets (assets convertible into cash).

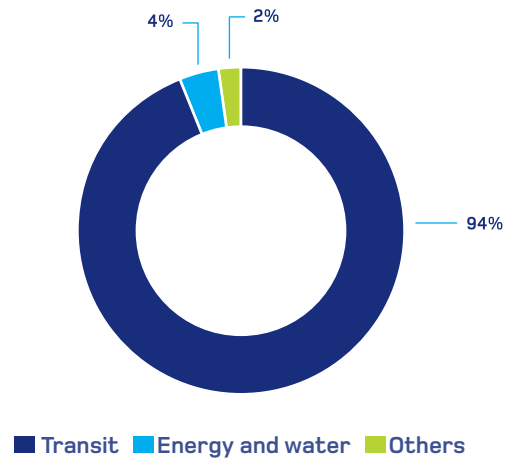
INCOME DISTRIBUTION, B/2,503 MILLION

In fiscal year 2016, 94 percent of revenues or B/2,364 million came from transit services, 4 percent from energy sales and potable water with B/95.8 million, and 2 percent from interest income and miscellaneous with B/43.3 million.

TOLL REVENUES AND OTHER MARINE SERVICES B/2,364 MILLION

- Toll revenues for the fiscal year were B/1,933 million, which relates to tonnage volume transited through the Canal. This figure is equivalent to 330.4 million PC/UMS tons by the end of the year, 3.1 percent lower than fiscal year 2015.

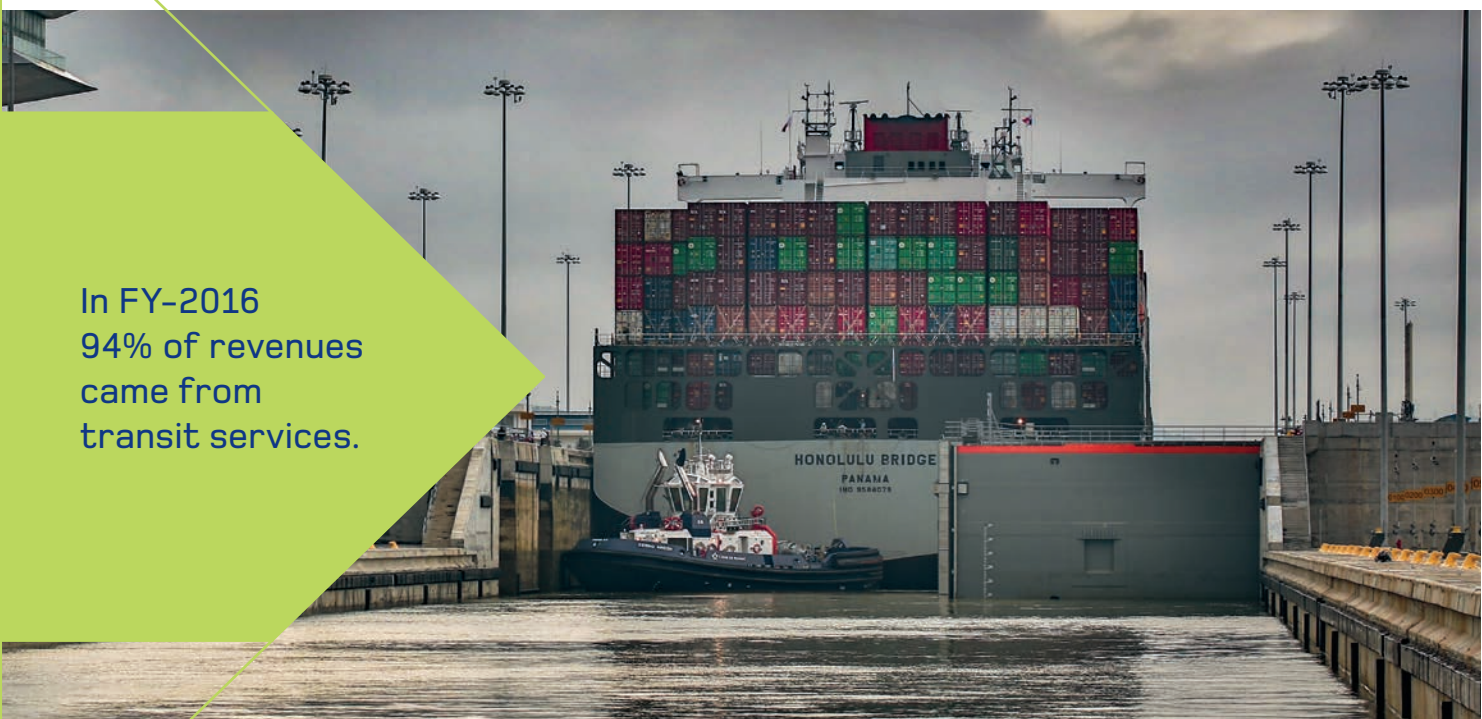
Revenue distribution



During FY-2016 the Canal generated revenues of B/2,503 million



In FY-2016
94% of revenues
came from
transit services.



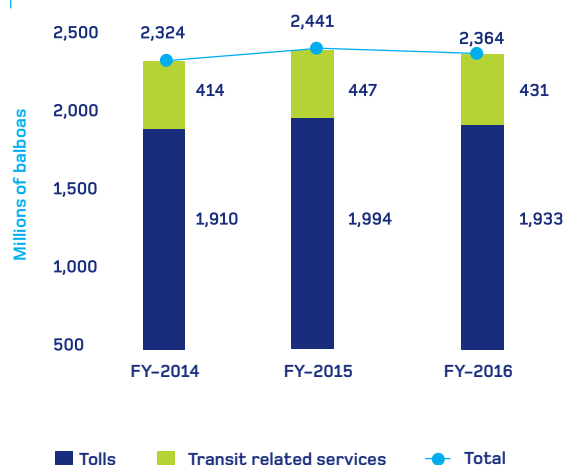
• Revenue from other maritime services which are a result of transit related services were B/.431 million, a 3.5 percent decrease compared to fiscal year 2015. Despite this, encompasses booking and tugboats services remained the main generators of income, and were the most used by neopanamax vessels transiting the new set of locks.

Out of the B/.1,933 million-toll revenues, the container segment continued as the leading segment, with 49 percent of total tolls or B/.947.6 million of the revenues. In the container segment, 120 million PC/UMS tons transited through the Canal during fiscal year 2016. Of this volume, 13 million 400 thousand PC/UMS tons correspond to neopanamax container ships. In terms of toll revenue growth, the container ship segment registered an increase of 0.2 percent over fiscal year 2015.

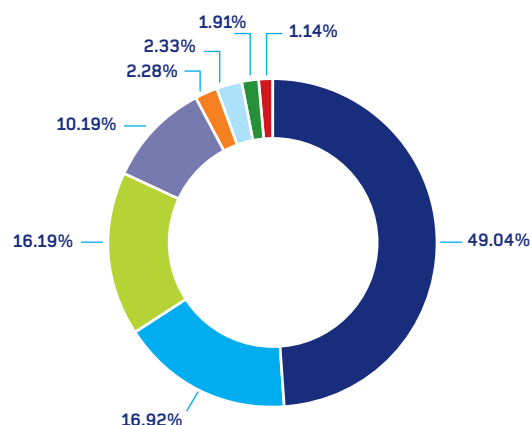
Toll revenues for the bulk segment increased by 7.1 percent with respect to fiscal year 2015. They transited 7.9 percent more PC/UMS tons and contributed B/.313 million in the tolls. These results reflect an increase in volumes from the east coast by the United States to Asia and the west coast of South America. Revenues included tolls of 15 LNG vessels, which used for the first time the expanded Canal, transiting 1 million 500 thousand tons PC/UMS to generate a total of B/.4.8 million in tolls.

In contrast, the toll revenues of the bulk carriers segment were B/.327 million, with a decrease of 18.4 percent in tolls paid or 17 million 145 thousand less PC/UMS tons than the fiscal year 2015. This was mainly due to the effects of the economic slowdown of China and other Asian countries.

Transit revenues



Toll revenue distribution per market segment



Segment

Segment	Revenues (millions B/.)	Variation vs FY-2015
Full container vessels	948	0.2% ↑
Dry bulk carriers	327	-18.4% ↓
Liquid bulk carriers	313	7.1% ↑
Vehicle carriers	197	-2.1% ↓
General cargo	44	-7.0% ↓
Refer vessels	45	0.3% ↑
Passengers vessels	37	0.4% ↑
Others	22	-11.2% ↓
	1,933	

INTEREST INCOME FOR B/. 19.7 MILLION (TACC₂₀₁₄₋₂₀₁₆ DE 30%)²⁴

The average liquidity of the ACP rose at a compound rate of 30 percent from fiscal year 2014 to 2016. By the end of fiscal year 2016, interest income from treasury investments in time deposits and financial instruments generated B/.19.7 million. This interest income was B/.9 million, or 85 percent, higher than budgeted due to an increase of B/.265.4 million in average liquidity and 0.32 percent in the average interest rate.

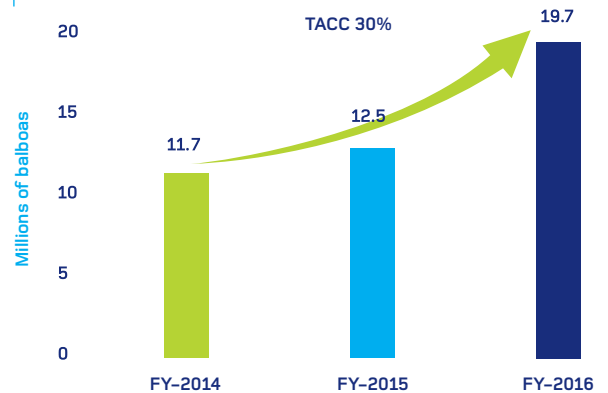
At the end of the fiscal year, the average portfolio yield was 0.81 percent and interest earned exceeded by B/.7.2 million, or 57 percent, those of fiscal year 2015.

EXPENSES WITH TWO NEW LOCKS IN OPERATION, B/.1,340 MILLION

In 2016, the Canal had expenses of B/.1,340 million, which were 10.9 percent below the modified spending budget which represented a 7.2 percent increase over the fiscal year 2015 expenditure.

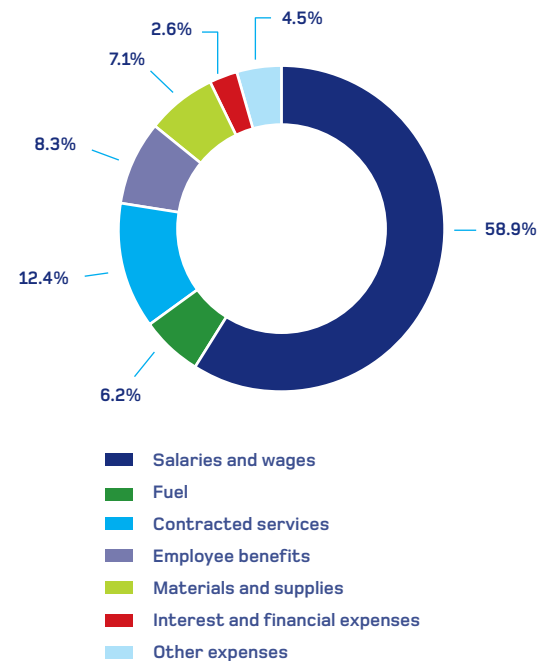
Operating expenses, excluding fee per net ton and depreciation, were B/.825 million. This represents an 8.1 percent increase over fiscal year 2015; with personal services is the item with the greatest variation, with an increase of B/.51 million. The results are consistent with an increase in the volume of operations by the expanded Canal and the five of seven bargaining agreements negotiated between the unions and the administration. The last negotiation was seven years ago.

Earned interest



Expense distribution

Excludes fee per net ton & public services and depreciation



²⁴ TACC: compound annual growth rate.



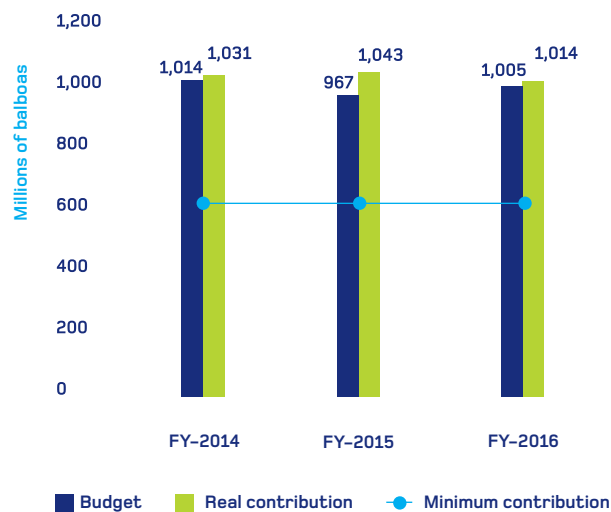


The Canal contributed B/1,013 million in direct payments to the National Treasury.

DIRECT PAYMENTS TO NATIONAL TREASURY, B/1,013 MILLION

In fiscal year 2016, the Canal contributed B/1,013 million in direct payments to the National Treasury which exceeded B/8 million above B/1,005 million in budget. These contributions were B/445 million above the minimum B/688 million established by to Law 28 of July 17, 2006. The surplus of fiscal year 2016 was B/631 million, B/24 million above budget for the year.

Total direct contribution
Real vs modified budget
Law 28: minimum contribution B/.568 million



ECONOMIC IMPACT TO PANAMA B/.2,411 MILLION

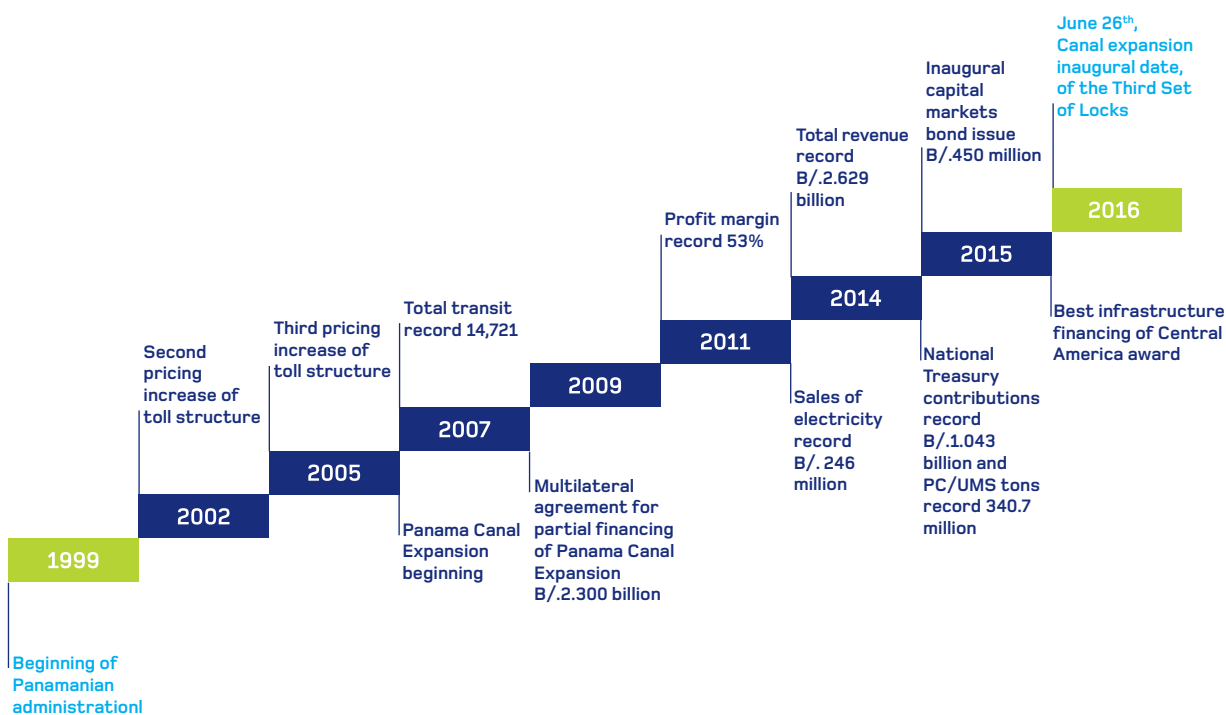
In fiscal year 2016, the Canal generated a direct and indirect economic impact of B/.2,411 million to the economy of Panama. These flows are composed of B/.1,013 million in direct payments to the National Treasury, B/.198 million in indirect payments to other State entities and B/.1,200 million in flows to the economy. Direct payments to the National Treasury include surplus

payment at the end of the fiscal year, fee per net ton, and utility fees. On the other hand, indirect payments to other state entities of the State correspond to social security benefits, net wages paid to Panamanian employees and purchases of goods and services in local commerce, including payments to national suppliers.

Economic impact to Panama B/.2,411 million

Surplus	B/.631 million	Direct payments to the State B/.1,013 million
Fee per net Ton	B/.382 million	
Employees taxes, insurance and social security		Indirect payments to the State B/.198 million
Net Salaries	B/.416 million	Other contribution to national economy B/.1.200 billion
Goods and service from local suppliers	B/.1,200 million	

Corporate history of success and commitment to the nation



BRIDGE OVER THE ATLANTIC SIDE OF THE PANAMA CANAL

In compliance with Law 28 of July 17, 2006, the Canal is building a bridge over its northern end. This law, which approved the proposed construction of the Third Set of Locks, also establish that the Canal should develop studies to identify the most convenient option to establish a vehicular crossing, either bridge or tunnel, on the Atlantic side of the Panama Canal. In addition, the law stated the construction should begin immediately after the completion of the Third Set of Locks and at the costs of the works should be defrayed by the Panama Canal.

The ACP started this project in 2011. It is a design and construction of a four vehicle lane bridge with a 4.6 kilometer length that will connect on its north end, the east to the west of the Canal. The estimated cost is B/.570 million, of which B/.450 million was financed through a 4.95 percent inaugural bond issue due 2035

and the remainder B/.120 million will come from funds generated by the Canal.

The bridge will be completed during the first half of fiscal year 2018.

The bridge will be completed during the first half of fiscal year 2018.



An aerial photograph of a port facility. In the center, there are several large stacks of colorful shipping containers (blue, orange, red, and white) arranged in neat rows. To the left of the containers, a large blue ship is docked at a pier. Above the containers, there are several blue-roofed buildings and a paved area. Below the containers, there are more buildings and a road. The background shows a body of water and some greenery.

B/.2,503

MILLION
IN TOTAL REVENUES

B/.2,364

MILLION
IN TOLL AND OTHER MARINE
SERVICES REVENUES

B/.2,411

MILLION
IN ECONOMIC IMPACT
TO PANAMA

B/.1,013

MILLION IN DIRECT PAYMENTS
TO THE NATIONAL TREASURY



B/.19.7

MILLION IN INTEREST INCOME

B/.1,340

MILLION IN TOTAL EXPENSES

B/.198

MILLION IN INDIRECT
PAYMENTS TO THE
NATIONAL TREASURY

B/.1,200

MILLION IN GOODS AND
SERVICES FROM LOCAL
SUPPLIERS

GROWTH PERSPECTIVE

Since the beginning of the Administration of the Canal by the Panama in 2000, a successful record of accomplishment of financial growth, innovation and payments to the National Treasury has been established. The results are a reflection of an administration that focuses on the profitability and sustainability of the Canal continuous improvement, and increased profitability.

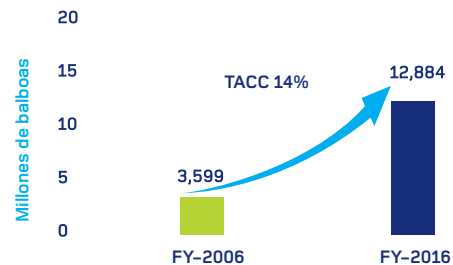
ASSETS B/12,884 MILLION (TACC_{2006 - 2016}: 14%)

The Canal assets have grown at a 14 percent compound rate from FY 2006 until 2016.

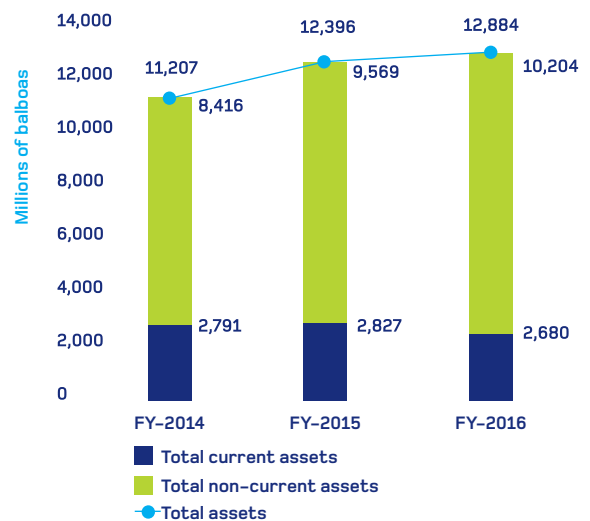
At the end of fiscal year 2016, assets of the Canal were B/12,884 million, equivalent to increase of 3.9 percent or B/488.8 million over fiscal year 2015. The increase is mainly due to the completion of the Expansion Program and the incorporation of fixed assets from construction in process of the Third Set of Locks.

Current assets at the end of fiscal year 2016 represent 20.8 percent of total assets or B/2,680 million. Other assets are B/8,919 million correspond to property, plant and equipment.

Panama Canal assets



Panama Canal assets distribution



The Canal assets have grown at a 14% compound rate from FY-2006 until FY-2016.

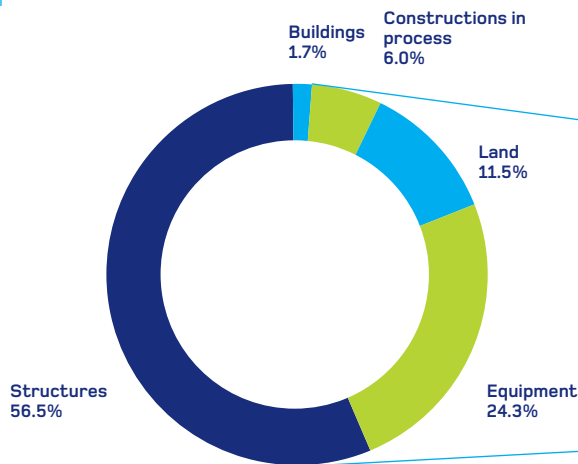


FIXED ASSETS COMPOSITION (PROPERTY PLANT AND EQUIPMENT)

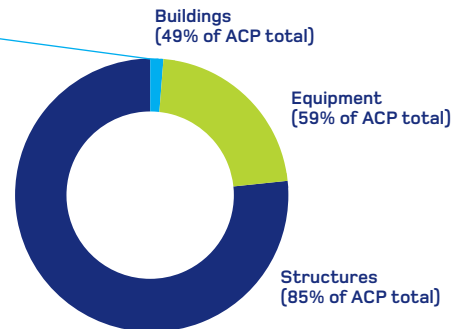
With the completion of the Canal Expansion Program, 507 assets worth B/.5,645 million were assimilated. Of these assets, 105 are buildings (B/.76 million), 298 are equipments (B/.1,267 million) and 104 are structures (B/.4,302 million). In proportion to the Canal's asset base,

the 105 new buildings are 49 percent of the total value of buildings, the 298 new equipment is 59 percent of the total equipment value, and 104 new structures represent 85 percent of the total value of Canal structures.

Fixed assets composition



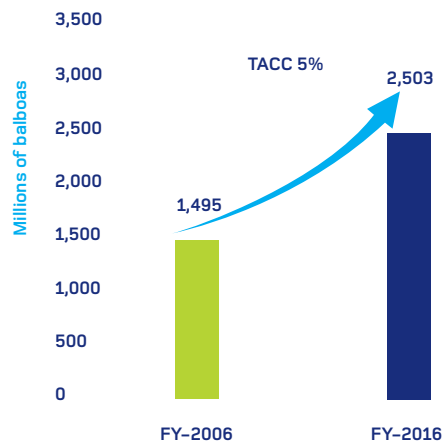
Expansion Program assets
ACP fixed assets



REVENUES B/.2,503 MILLION (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 5%)

Under the 11 years of Panamanian administration, Canal revenues grew at a compound rate of 5 percent per year from fiscal year 2006 to 2016. This extraordinary performance is the result of managements' commitment to propel the competitive growth of route, invest on diversification, efficiency, modernization and operational capacity. This actions have yielded increase capital returns, innovation for improved productivity and strategies to attract new businesses that maximize benefits to the country.

Total revenues



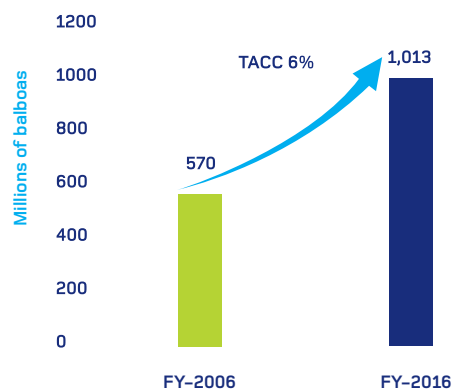


DIRECT PAYMENTS TO NATIONAL TREASURY B/1,013 MILLION (TACC_{2006 – 2016}: 6%)

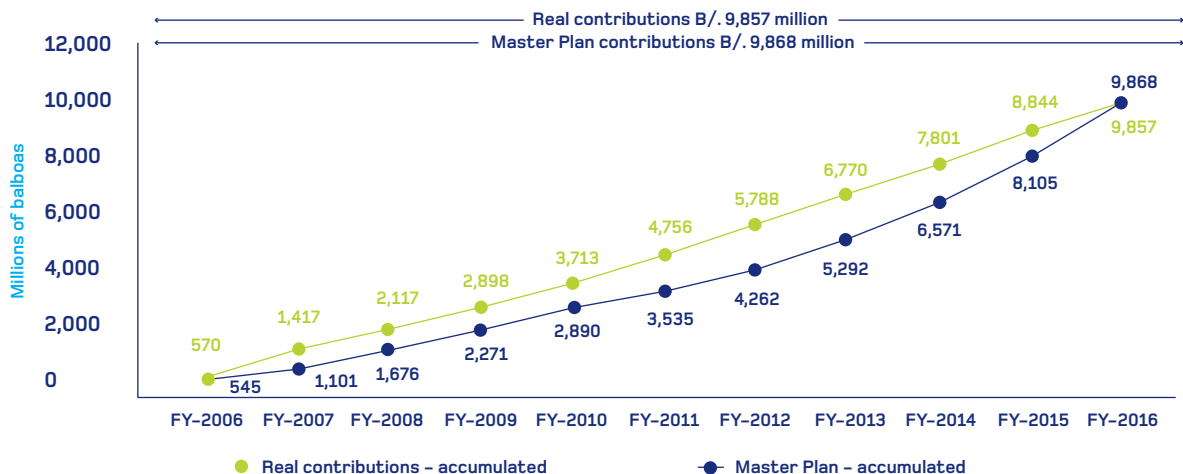
The contribution of the Panama Canal to the National Treasury in terms of payment of surpluses, payment of fees per net ton and public service tax was B/1,013 million in fiscal year 2016. From fiscal year 2006 to 2016, this contribution has grown at a compound rate of six percent.

Since the referendum for the approval of the Expansion Program in 2006 until the opening of the expanded Canal (fiscal year 2016), the accumulated direct payments to the National Treasury are B/9,857 million, in line with Master Plan of the proposal of the Expansion Program (B/9,868 million).

Direct contributions to National Treasury



Accumulated total direct contributions Real vs Master Plan from FY-2006 to FY-2016





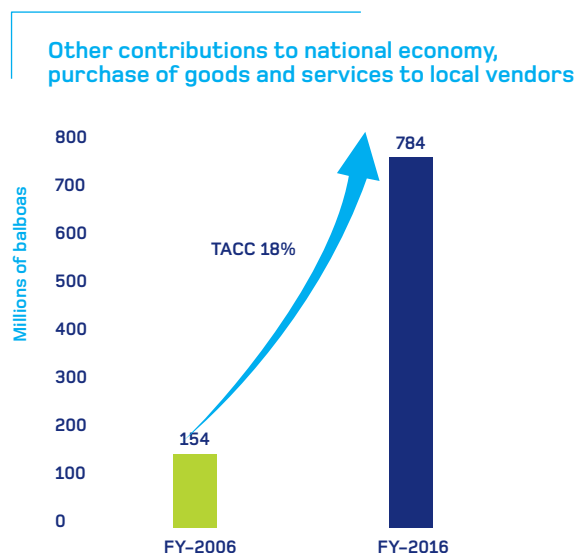
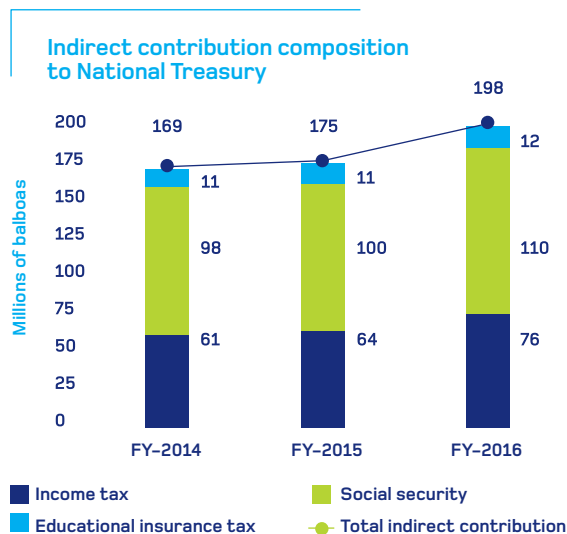
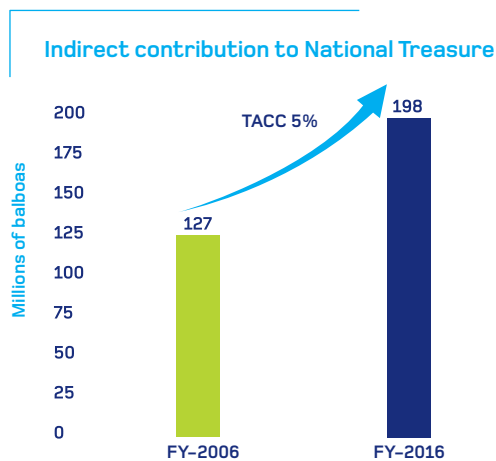
INDIRECT PAYMENTS TO NATIONAL TREASURY B/.198 MILLION (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 5%)

Indirect payments in the form of income tax, educational insurance and social security were B/.198 million at the end of 2016. From fiscal year 2006 to 2016, these payments have grown at a compound rate of 5 percent.

Compared to fiscal year 2015, indirect payments from the Canal increased B/.23 million. This increase is mainly due to salary increases product of the collective agreements reached between the unions and the Canal.

ECONOMIC ACTIVITY OF B/.784 MILLION DUE TO PURCHASES OF GOODS, SERVICES FROM LOCAL SUPPLIERS (TACC₂₀₀₆₋₂₀₁₆: 18%)

Indirect contributions to the country's economy because of purchases of goods and services from Panamanian suppliers and payments to national contractors amounted to B/.784 million during fiscal year 2016. From fiscal year 2006 to 2016, this contribution has grown to a composite rate of 18 percent. This increase is mainly the result of purchases of equipment and infrastructure in the last 5 years, including in the Expansion Program.



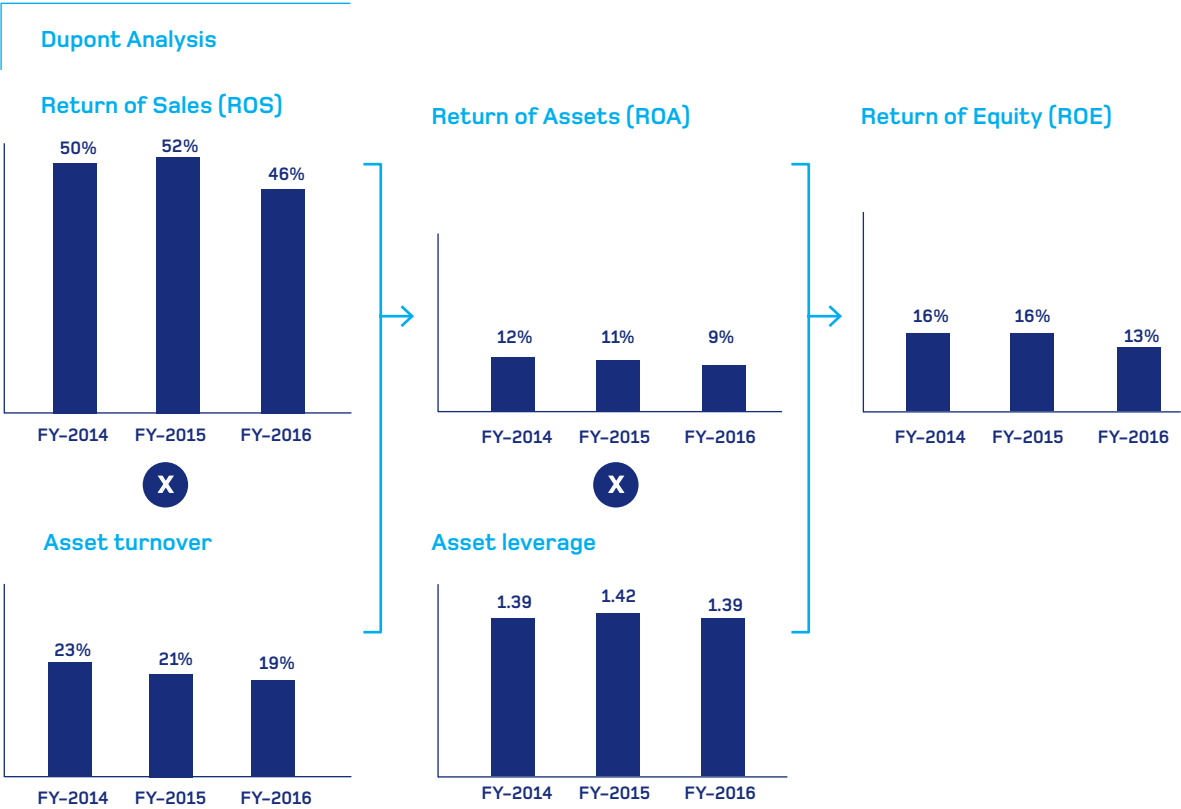
ANÁLISIS DUPONT (ROS, ROA, ROE)²⁵

The Panama Canal financial results of fiscal year 2016, present a profit margin (ROS) of 46 cents of net profit per dollar of income.

The turnover of assets was 19 percent and return on assets (ROA) was 9 percent. The inclusion of fixed assets of the Expansion Program produced a decrease in asset turnover of 2 percentage points. Return on equity (ROE) was 13 percent.

The Canal's financial indicators are healthy and robust. Strategies to strengthen financial capacity and continue as driver of the country's economic development have been implemented in a timely manner.

²⁵ ROA: return on assets.



OTHER FINANCIAL INDICATORS

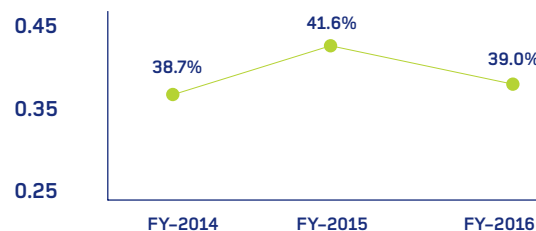
The leverage ratio at the end of fiscal year 2016 was 39.0 percent. This index has been stable over the past three years, with a 2.6 percentage point reduction over fiscal year 2015. The Canal maintains a low level of debt.

The Canal's current ratio rose to 7.0, indicating a robust repayment capacity and autonomy to honor short-term financial obligations.

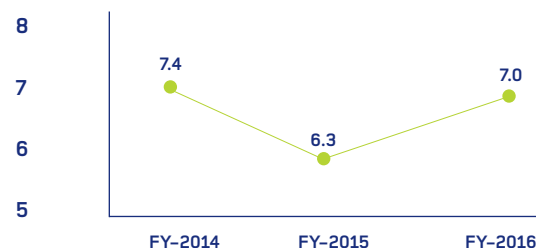
The net²⁶ fixed assets turnover decreased to 28.1 percent attributable mainly to a 7.2 percent increase in net fixed assets due to the incorporation of new assets versus total revenues.

The return on capital employed (ROCE)²⁷ decreased to 9.5 percent. This decrease is due to the increase in fixed assets at the end of the Expansion Program and because operating revenues did not increase in the same proportion as the assets given the delay start of the commercial operations of the Third Set of Locks.

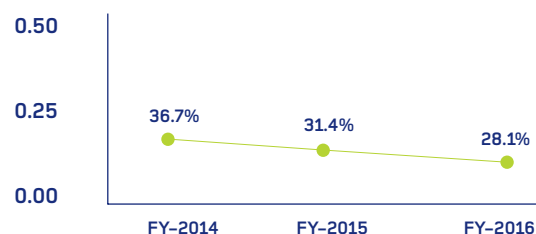
Leverage Debt ratio: Liabilities / equity



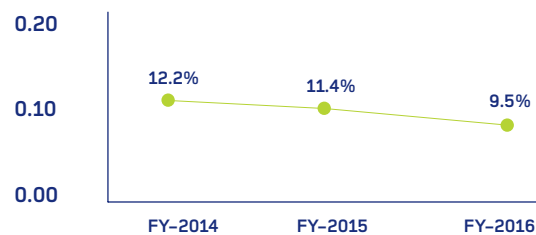
Liquidity Current ratio: Current assets / current liabilities



Efficiency Net fix asset rotation: Revenue / net fix assets



Profitability ROCE: EBIT / (total asset – current liabilities)



²⁶ Net fixed assets: refers to the property, plant and equipment subtracting the depreciation.

²⁷ ROCE: return on capital employed.



IMPACT OF THE EXPANSION IN THE NATIONAL ECONOMY

ECONOMIC OUTLOOK, WHAT IS THERE AFTER THE EXPANSION?

The successful completion of the Canal Expansion is a milestone in the national economy. However, it is not the "end" but the "means", for the Canal to continue driving country's economic and logistics development.

According to the World Economic Forum, Panama is a "country in transition towards innovation". The Canal

is committed to innovation, technological progress and human capital development. To this end, the company has identified potential development areas to complement the Panama Canal route and has started viability studies. These actions contribute to propel Panama as a logistic conglomerate and maximize the benefits its geographical position.

Connectivity through the Panama Canal





PROJECTS THAT ADD VALUE TO THE ROUTE

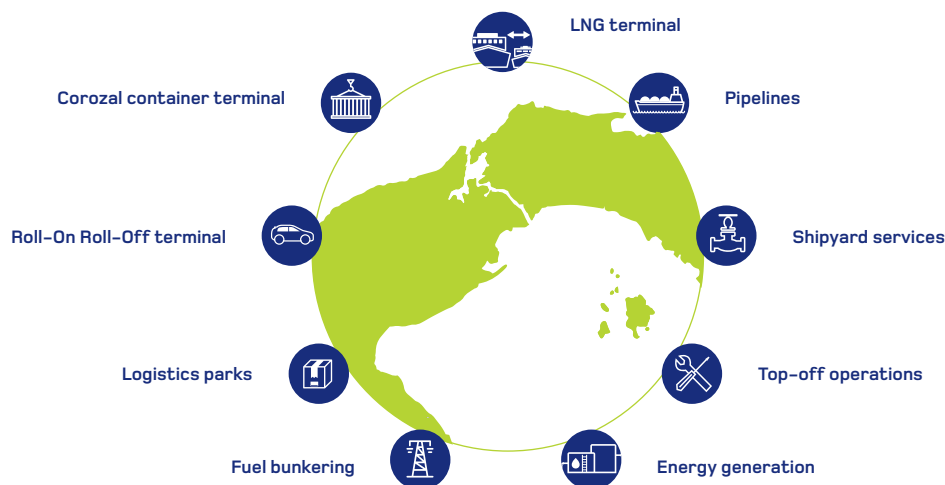
The ACP is working on two master plans to add value to the Panama route and to maximize cargo through the Canal.

Firstly the Commercial Development Master Plan for 1,200 hectares on the west bank of the Pacific entrance of the Panama Canal has the objective to prepare an area, once used by the US military, to develop for commercial activities such as distribution centers, warehouses, processing centers, light assembly, dedicated barge

or Roll on - Roll off terminals, business parks, all these activities within an integrated sustainable complex.

Secondly, the Master Plan for Transport Infrastructure and Cargo Logistics of the Interoceanic Zone comprises an area of more than 60,000 hectares. The plan will recommend short, medium and long term use of land in the Interoceanic Zone of the Canal including investments, initiatives and infrastructure of transportation.

Diversified portfolio of projects



FINANCIAL MANAGEMENT ACCOUNTABILITY AND REPORTING

FINANCIAL REPORTS

The Canal prepares annual, semiannual, quarterly, monthly performance reports, among others to promote transparency, efficiency and control, at every stage of its financial management.

ONLINE FINANCIAL INFORMATION

On the Canal website, www.micanaldepanama.com, financial management reports are published for local and foreign readers. The online information includes the following:

- Annual Reports
- Financial Statements (audited and unaudited)
- Payroll information
- Cost of travel

- Public acts relating to public procurement
- Commercial goods and services (bids, allotments and commercial rates)
- Modernization Projects and Programs (Widening of Culebra Cut, Tugboat Improvements, Channel Deepening, and Replacement of Locomotives)
- Quarterly Report of the Expansion Program
- Management of goods in disuse (sales calendar, monthly sales, award edicts, online auctions)
- General information on internal controls and their certification





Space shuttle
Endeavor's external
tank transiting the
Panama Canal.



The background of the entire page is a photograph of a large cargo ship, the 'OCEAN HARVEST', sailing on a calm blue sea. The ship is positioned in the lower right quadrant of the image. Overlaid on the entire photograph is a white geometric grid consisting of squares and triangles, creating a modern, architectural feel. The text 'FINANCIAL STATEMENTS' is centered in the upper half of the image, in a clean, white, sans-serif font.

FINANCIAL STATEMENTS





Translation of financial statements originally issued in Spanish

Contents

Independent Auditors' Report	135
EStatement of Financial Position	136
Income Statement	138
Statement of Comprehensive Income	139
Statement of Changes in Equity	140
Statement of Cash Flows	141
Notes to Financial Statements	142

INDEPENDENT AUDITORS' REPORT TO THE BOARD OF DIRECTORS OF THE AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA CANAL

(Translation of independent auditors' report originally issued in Spanish)

(See explanation in the notes to the financial statements)

We have audited the accompanying financial statements of the Autoridad del Canal de Panama, which comprise the statement of financial position as of 30 September 2016, and the statement of income, the statement of comprehensive income, the statement of changes in equity and the statement of cash flows for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory notes.

Management's responsibility for the financial statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of the financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditors' responsibility

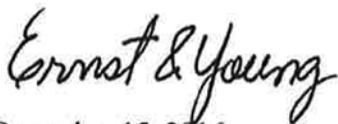
Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgement, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Opinion

In our opinion, the financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Autoridad del Canal de Panama as of 30 September 2016, and its financial performance and cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards.



December 15, 2016
Panama, Republic of Panama

Autoridad del Canal de Panama
Statement of Financial Position

September 30, 2016

(In thousands of balboas B/.)

Notes	Assets:	2016	2015
	Non-current assets:		
	Properties, plant, and equipment:		
4	Properties, plant, and equipment, net	B/. 8,386,759	B/. 2,749,688
4	Construction in progress	<u>532,208</u>	<u>5,571,187</u>
	Total properties, plant, and equipment, net	8,918,967	8,320,875
5	Advances to contractors	887,081	889,697
24	Reimbursement right to ACP	308,568	268,310
7	Investment properties	<u>89,831</u>	<u>89,831</u>
	Total non-current assets	<u>10,204,447</u>	<u>9,568,713</u>
	Current assets:		
8	Inventories, net	69,947	76,716
6,25,26	Trade and other receivables	28,084	29,835
17,25	Operations with settlement in progress	-	441,042
9,25	Other financial assets	2,250,416	1,796,575
10	Accrued interest receivable and other assets	17,192	12,297
11, 25	Cash and cash equivalents	<u>314,407</u>	<u>470,501</u>
	Total current assets	<u>2,680,046</u>	<u>2,826,966</u>
	Total assets	<u>B/. 12,884,493</u>	<u>B/. 12,395,679</u>

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

Annual Financial Statements

Notes	Equity and liabilities:	2016	2015
	Equity:		
12	Contributed capital	B/. 1,906,193	B/. 1,906,193
13	Reserves	6,905,119	6,372,447
14	Other equity accounts	(175,593)	(172,389)
15	Unappropriated retained earnings	630,765	649,613
	Total equity	9,266,484	8,755,864
	Non-current liabilities:		
17,25	Bonds payable	450,000	450,000
	Less: discount and issuing costs	10,208	10,772
	Bonds payable, net	439,792	439,228
16,25	Borrowings	2,300,000	2,300,000
24	Employee benefits	319,463	277,782
18,25	Other financial liabilities	176,034	170,977
	Total non-current liabilities	3,235,289	3,187,987
	Current liabilities:		
19,25,26	Trade and other payables	201,800	273,237
20	Provision for marine accidents claims	20,054	21,041
	Accrued salaries and vacation payable	128,292	121,786
18,25	Other financial liabilities	11,450	13,044
21	Other liabilities	21,124	22,720
	Total current liabilities	382,720	451,828
	Total equity and liabilities	B/. 12,884,493	B/. 12,395,679

Autoridad del Canal de Panama

Income Statement

For the year ended September 30, 2016

(In thousands of balboas B/.)

Notes		2016	2015
	Revenues:		
	Toll revenues	B/. 1,933,114	B/. 1,994,209
	Other Canal transit services	430,858	446,745
		<u>2,363,972</u>	<u>2,440,954</u>
	Other revenues:		
	Sales of electricity	66,813	101,401
26	Sale of potable water	28,967	29,462
	Miscellaneous	23,605	25,894
	Total other revenues	<u>119,385</u>	<u>156,757</u>
	Total revenues	<u>2,483,357</u>	<u>2,597,711</u>
	Expenses:		
22	Salaries and wages	485,896	434,588
22,26	Employee benefits	68,442	61,507
22	Materials and supplies	58,538	55,502
22	Fuel	51,205	87,854
	Transportation and allowances	2,164	2,144
	Contracted services and fees	102,330	84,938
	Insurance	15,195	11,869
20	Provision for marine accidents	903	11,087
8	Provision for obsolete inventory	2,569	487
4,22	Depreciation	132,392	92,510
15,19,26	Fees paid to the Panamanian Treasury	382,365	393,829
22	Other expenses	15,855	13,074
	Total expenses	<u>1,317,854</u>	<u>1,249,389</u>
	Results of operations	1,165,503	1,348,322
	Finance income	19,693	12,519
16	Finance costs	<u>21,759</u>	<u>-</u>
	Finance (costs) income, net	<u>(2,066)</u>	<u>12,519</u>
	Profit for the year	<u>B/. 1,163,437</u>	<u>B/. 1,360,841</u>

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

Autoridad del Canal de Panama

Statement of Comprehensive Income

For the year ended September 30, 2016

(In thousands of balboas B/.)

Notes		2016	2015
	Profit for the year	<u>B/. 1,163,437</u>	<u>B/. 1,360,841</u>
	Other comprehensive income		
	Other comprehensive income to be reclassified to net profit of subsequent periods:		
	Net loss in cash flow hedges - interest rate swap contracts	(1,803)	(34,234)
	Net gain in cash flow hedges - commodities prices swap contracts	-	46
	Net other comprehensive income to be reclassified to the net profit of subsequent periods	<u>(1,803)</u>	<u>(34,188)</u>
	Other comprehensive income not to be reclassified to the net profit of subsequent periods:		
	Net remeasurement losses of employee defined benefit plans	(1,401)	(876)
	Net other comprehensive income not to be reclassified to net profit of subsequent periods	<u>(1,401)</u>	<u>(876)</u>
14	Other comprehensive loss for the year	<u>(3,204)</u>	<u>(35,064)</u>
	Total comprehensive income for the year	<u><u>B/. 1,160,233</u></u>	<u><u>B/. 1,325,777</u></u>

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

Autoridad del Canal de Panamá

Statement of Changes in Equity

For the year ended September 30, 2016

(In thousands of balboas B/.)

Notes		Contributed capital	Reserves	Other equity accounts	Unappropriated retained earnings	Total equity
Notes	Balance as of October 1, 2014	B/. 1,905,210	B/. 5,661,219	B/. (137,325)	B/. 653,821	B/. 8,082,925
	Profit for the year	-	-	-	1,360,841	1,360,841
14	Other comprehensive income:					
	Cash flow hedges	-	-	(34,188)	-	(34,188)
	Net remeasurement losses of employee defined plans actuarial loss	-	-	(876)	-	(876)
	Comprehensive income of the year	-	-	(35,064)	1,360,841	1,325,777
15	Transfer to the Panamanian Treasury	-	-	-	(653,821)	(653,821)
13	Net increase in equity reserves	-	711,228	-	(711,228)	-
4	Properties transferred from the Republic of Panama	983	-	-	-	983
	Balance as of September 30, 2015	B/. 1,906,193	B/. 6,372,447	B/. (172,389)	B/. 649,613	B/. 8,755,864
	Profit for the year	-	-	-	1,163,437	1,163,437
14	Other comprehensive income:					
	Cash flow hedges	-	-	(1,803)	-	(1,803)
	Net remeasurement losses of employee defined plans actuarial loss	-	-	(1,401)	-	(1,401)
	Comprehensive income of the year	-	-	(3,204)	1,163,437	1,160,233
15	Transfer to the Panamanian Treasury	-	-	-	(649,613)	(649,613)
13	Net increase in equity reservess	-	532,672	-	(532,672)	-
	Balance as of September 30, 2016	B/. 1,906,193	B/. 6,905,119	B/. (175,593)	B/. 630,765	B/. 9,266,484

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

Autoridad del Canal de Panamá

Statement of Cash Flows

For the year ended September 30, 2016

(In thousands of balboas B/.)

Notes		2016	2015
	Cash flows from operating activities:		
	Profit for the year	B/. 1,163,437	B/. 1,360,841
4,22	Depreciation	132,392	92,510
24	Net movements in defined benefit plans, net of reimbursement right	21	830
4	Loss on disposal of fixed asset	896	256
8	Estimation for inventory obsolescence	2,569	487
20	Provision for marine accidents	903	11,087
	Amortized discount in bonds payable	564	-
	Changes in working capital:		
	Decrease in trade and other receivables	1,751	13,092
	Decrease in inventories	4,200	7,002
	(Increase) decrease in accrued interest receivable and other assets	(4,895)	665
	(Decrease) increase in trade and other payables	(71,437)	80,743
20	Payments of marine accidents claims	(1,890)	(2,910)
	Increase (decrease) in accrued salaries and vacation payable	6,506	(3,065)
	Decrease in other current financial liabilities	(1,594)	(280)
	Decrease in other liabilities	(1,596)	(9,851)
	Net cash provided by operating activities	1,231,827	1,551,407
	Cash flows from investing activities:		
	Purchase of properties, plant, and equipment	(728,764)	(1,279,546)
	Purchase of other financial assets	(3,150,072)	(2,394,635)
	Maturities of other financial assets	2,699,486	2,425,233
	Net cash used in investing activities	(1,179,350)	(1,248,948)
	Cash flows from financing activities:		
17	Other costs for bonds issuance	-	(1,814)
17,25	Proceeds from collections of bonds issuance	441,042	-
15	Transfer to Panamanian Treasury	(649,613)	(653,821)
	Net cash used in financing activities	(208,571)	(655,635)
	Net decrease in cash and cash equivalents	(156,094)	(353,176)
	Cash and cash equivalents at the beginning of the year	470,501	823,677
11	Cash and cash equivalents at the end of the year	B/. 314,407	B/. 470,501
	Investment activities that did not represent cash outflows:		
7	Reclassification from properties, plant, and equipment to investment properties	B/. -	B/. (74)
	Interests:		
	Received	B/. 38,715	B/. 41,667
	Paid	B/. 72,167	B/. 69,224

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

Autoridad del Canal de Panamá

Notes to Financial Statements

For the year ended September 30, 2016

(In thousands of balboas B/.)

Explanation Added for Translation into English

The accompanying financial statements have been translated from Spanish into English for international use. These financial statements are presented in accordance with International Financial Reporting Standards issued by the International Accounting Standards Board. Certain accounting practices applied by Autoridad del Canal de Panamá (the ACP) which are in conformity with International Financial Reporting Standards may differ from accounting principles generally accepted in some countries where the financial statements may be used.

1. General information

The financial statements of the ACP for the year ended as of September 30, 2016, were approved by the Board of Directors and authorized for issuance on December 15, 2016.

The ACP is an autonomous legal entity of public law established by Article 316 of Title XIV of the Constitution of the Republic of Panama and subject to special arrangements made by the provisions of that Title, of Law No. 19 of June 11, 1997 and regulations that dictates the Board of Directors as mandated by articles 319 and 323 of the same Title. This scheme provides, inter alia, that corresponds to the ACP exclusively the administration, operation, conservation, maintenance and modernization of the Canal de Panamá (the Canal) and its related activities, for which it establishes a special labor regime applicable to the ACP and its workforce, and provides it with its own patrimony and the right to its administration.

The ACP, in coordination with government entities designated by law, is also responsible for the management, maintenance, use and conservation of the water resources of the Canal watershed, including lakes and their tributary streams. As part of this responsibility, the ACP optimizes these resources through the sale of water, energy and tourism related activities in the Canal.

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

The main ACP offices are located at the Administration Building No. 101, Balboa, Corregimiento de Ancon, Republic of Panama.

2. Basis of preparation

The financial statements of the ACP, including the comparatives, for the year ended September 30, 2016, have been prepared in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS), disseminated by the International Accounting Standards Board (IASB).

The financial statements have been prepared on a historical cost basis, except for certain assets and liabilities measured at fair value, which are described in the significant accounting policies.

3. Summary of significant accounting policies

Functional currency

The ACP maintains its accounting records in U.S. dollars (USD \$), which is its functional currency, and the financial statements are presented in balboas (B/.). The balboa, monetary unit of the Republic of Panama, is at par and of free exchange with the U.S. dollar. The Republic of Panama does not issue paper currency and instead uses the U.S. dollar as legal tender.

Revenue recognition

Revenues are recognized to the extent that it is probable that economic benefits will flow to the ACP and revenues can be reliably measured, regardless of when the payment is being received. Specific recognition criteria described below must be met before the revenue is recognized:

Toll revenue

Toll revenue is recognized once vessels complete their transits through the Canal.

Sale of electricity

Revenues from the sale of electricity is recognized based on contractual and physical delivery of energy and installed capacity valued at contractual rates or at prevailing spot market rates. Revenue includes unbilled amounts for electricity sales and installed capacity supplied but not liquidated at the end

of each period which are recorded at contractual rates or at estimated prices in the spot market at the end of each period.

Sale of potable water

Revenues from the sale of potable water is recognized when treated water is delivered based on prices contracted with the Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales.

Services rendered

Revenues from other services are recognized when such services are rendered.

Interests

For all financial instruments measured at amortized cost, interest income is recognized using the effective interest rate, which is the rate that exactly discounts the estimated future cash payments or receipts through the expected life of the financial instrument to the carrying amount of the financial asset or liability. Interest income is included in a separate line in the income statement.

Transfer to Panamanian Treasury

Transfer to Panamanian Treasury corresponds to net profit minus the funds required for the investment projects reserves and for other equity reserves approved by the Board of Directors according to the ACP Organic Law.

Fees paid to the Panamanian Treasury

Fees paid to the Panamanian Treasury, which correspond to fees paid by the ACP in concept of per ton transit right, and public services fees as mandated by the Panamanian Constitution, are recognized when incurred. By Constitutional mandate, the ACP is not subject to the payment of taxes, duties, tariffs, charges, rates or tribute of a national or municipal nature, with the exception of employer Panama Social Security payments, educational insurance, workmen's compensation of employees, public utilities, and the per ton transit right of the Canal.

Borrowing and bonds issuance costs

Borrowing and bonds issuance costs directly attributable to the acquisition, construction or production of qualifying assets, which are assets that necessarily take a substantial period of time for their intended use are capitalized as part of the cost of the assets, until all or practically all activities necessary to prepare the asset for its use are completed. All other borrowing costs are recognized as expenses in the period they are incurred. Borrowing costs consist of interests and other costs that ACP incurs in connection with the borrowing contract.

Properties, plant, and equipment

The Panama Canal as an entity defined by the Constitution, which, according to Chapter I of Law No. 19 of 1997, is the

inalienable patrimony of the Panamanian nation and includes (i) the waterway itself, (ii) its anchorages, berths, and entrances, (iii) lands and marine waters, river, and lake waters, (iv) locks, (v) auxiliary dams, (vi) dikes and water control structures, , the ACP owns Canal installations, buildings, structures and equipment that support the operation of the Panama Canal. In addition, pursuant to Article 49 of Law No. 19 of 1997, the ACP is entitled to dispose of these assets to the extent they are not necessary for the functioning of the Panama Canal. These assets currently include electrical power plants and water purification plants, piers and docks, dry docks, radio stations, telemetric and hydro meteorological stations, dredge spoil areas, spillways, lighthouses, buoys and navigation aids and pipelines.

Properties, plant, and equipment held for use, the production or supply of goods or services, or for administrative purposes, are presented in the statement of financial position at their acquisition cost or production cost, net of accumulated depreciation and impairment that would have occurred.

Replacements and improvements of complete elements that increase the useful life of the asset or its economic capacity are accounted as properties, plant, and equipment, with the respective retirement of any replaced element. Parts of properties, plant, and equipment, with different useful lives, are accounted separately.

Periodic maintenance, preservation and repair costs are recognize in profit and loss when incurred.

Depreciation is calculated on the cost values following a straight-line method over the estimated useful life of the assets, with the understanding that the land on which buildings and other constructions are settled have an indefinite useful life and, therefore, are not subject to depreciation.

The following estimated useful lives were used to calculate depreciation:

Years	Buildings	Structures	Equipments
3 - 15	-	Asphalt roads	Automobiles, trucks, personal computers
20 - 50	Concrete, steel	Water tanks, Floating piers, parking area, concrete streets	Locomotives, tugs, dredges, floating cranes
75	-	Concrete piers, bridges, range towers	Gates, cranes
100	-	Locks structures, dams, dry-dock	-

Constructions in progress include all direct charges for materials, labor, research, equipment, professional fees and indirect costs

related to the works. Once these works are concluded, the construction value will become part of the properties, plant, and equipment and its depreciation will begin.

Items of properties, plant, and equipment are derecognized upon disposal or when no future economic benefits are expected from their use or disposal. Any gain or loss arising on de-recognition of the asset (calculated as the difference between the disposal proceeds and carrying amount of the asset) is included in the income statement when the asset is derecognized.

Investment properties

Investment properties are measured at acquisition cost, including transaction costs. Subsequent to initial recognition, investment properties are stated by the ACP at its cost value, applying the same requirements as for properties, plant, and equipment.

Investment properties are derecognized either when they are disposed of or when no future benefits are expected from their use or disposal. Any gain or loss from the disposal of the asset is recognized in the income statement in the period of derecognition.

Transfers by investment properties to or from owner-occupied properties are made only when there is a change in use of the asset.

Depreciation is calculated following a straight-line method over the estimated useful life of the assets, with the understanding that the land on which buildings and other constructions are settled have an indefinite useful life and, therefore, are not subject to depreciation.

Disbursements due to repairs and maintenance that do not meet the conditions for asset recognition, are recognized as expense when incurred.

Impairment of non-financial assets

The ACP assesses, at each reporting period date, whether there is an indication that a nonfinancial asset may be impaired. If any indication exists, the ACP estimates the asset's recoverable amount, defined as the higher of an asset's fair value less costs to sell and its value in use. When the asset's carrying amount exceeds its recoverable value, the asset is considered as impaired and it is adjusted to its recoverable value. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risk specific to the asset. Impairment losses are recognized in the income statement in the year they are determined.

Cash and cash equivalent

Cash and cash equivalent comprises cash and highly liquid short term investments which their maturity are equal or less than three months since the acquisition date as of the date of the financial position. For cash flows purposes, ACP presents the cash and cash equivalent net of overdrafts, if any.

Inventories

Inventories of materials, operating supplies, and fuel are valued at the lower of cost or net realizable value. Inventories are valued using the average cost method based on purchase cost to suppliers, not exceeding the realizable value, net of allowance for obsolescence of supplies and materials.

Provisions

Provisions are recognized when the ACP has a present obligation, either legal or constructive in nature, as a result of a past event, it is probable that an outflow of resources embodying economic benefits will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the obligation amount.

The amount recognized as a provision is the best estimate of the disbursement required to settle the present obligation at the end of the reporting period, taking into account the corresponding risks and uncertainties. When a provision is measured using estimated cash flow to settle the present obligation, its carrying amount is the present value of such cash flow.

When the reimbursement of some or all economic benefits required to cancel a provision is expected, an account receivable is recognized as an asset, but only when the reimbursement is a virtually a fact and the amount of the account receivable can be reliably measure.

Provision for marine accidents and other claims

The ACP recognizes a provision for marine accidents and contract claims as soon as a known highly probable economic obligation is derived from any particular incident.

For marine accident claims, the ACP performs a detailed investigation to determine the cause of the accident. Based on the results of the investigation, if applicable, a provision is initially recorded based on the estimated cost of permanent or temporary repairs and other related costs that the Administration considered to be ACP's responsibility. The amount of the provision is reviewed at each date of the statement of financial position, and if necessary, adjusted to reflect the best estimate at that time.

For contractor claims that arise during contract execution, as a result of contract interpretation or termination, the contracting officer first determines whether the claim has merit; if so, the contracting officer estimates ACP liability and tries to reach a settlement with the contractor. If unsuccessful, the contracting officer documents the circumstances, recognizes a provision for the estimated amount of the claim and the parties initiate the administrative resolution procedure established in the contract. Certain contracts include arbitration as the jurisdictional instance for dispute resolution.

The ACP will pay for claims that are properly supported and approved by ACP, in its administrative stage or judicial stage, according to Article 69 of the Organic Law or pursuant to a

final ruling by the maritime tribunal. In those cases where the ACP may be liable as a result of a claim of a contract, if the contract contains an arbitration clause, the claim will be heard by the Arbitration Center established in the respective contract. If there is no arbitration clause, the case will be resolved by the Third Chamber of the Supreme Court.

Employee benefits

Ninety percent (90%) of the workforce in the ACP is represented by six bargaining units (unions) that have collective agreements that are negotiated and their terms are adjusted periodically. During fiscal year 2016, four collective agreements were settled, the Non-professionals and the Professionals, which will be in effect until year 2019, the Board of Captains and Officials, that will be in effect until year 2020, and the Pilots until the year 2021. Currently, negotiations of collective agreements are maintained for two bargaining units.

In defined benefit plans for the voluntary retirement of employees, an actuarial liability is recognized not only for the legal obligation under the formal terms of the plan, but also for the implied projections of constructive nature arising from expectations created by informal practices as required under IAS 19. These actuarial projections, of constructive nature, do not constitute a legal obligation for the ACP.

Voluntary retirement plans

The ACP provides two unfunded defined benefit plans for voluntary retirement of employees. The cost of providing these benefits is determined using the projected unit credit method. Actuarial gains and losses are fully recognized in the period they occur in the statement of comprehensive income. The liability for defined benefits comprises the present value of both, the actual and constructive obligations of defined benefits. Under IAS 19, the ACP determines the net interest expense on the net defined benefit liability for the period by applying the discount rate used to measure the defined benefit obligation at the beginning of the year, taking into consideration any changes in the benefit liability during the period as a result of benefit payments.

Defined benefit contribution plan

Retirement benefits for employees are provided through a defined contribution plan through the Caja de Seguro Social which assumes responsibility for retirement. Contributions are made based on parameters set by the Organic Law of that institution. The ACP does not assume responsibility or obligation other than the payment determined by Law.

Reimbursement right to ACP

The reimbursement right to ACP is recognized at fair value as a separate asset when it is virtually certain that a third party will reimburse some or all of the disbursements required to settle a defined benefit obligation. Changes in the fair value of the

right to reimbursement are disaggregated and recognized in the same way as for changes in the fair value of plan assets. The components of defined benefit cost are recognized net of the amounts relating to changes in the carrying amount of the right to reimbursement.

The fair value of the right to reimbursement to the ACP arising from an insurance policy that exactly matches the amount and timing of some or all defined benefits payable in terms of a defined benefit plan, is considered the present value of related constructive actuarial obligation, subject to any reduction required if the reimbursement is not fully recoverable.

Financial assets

Financial assets are classified in the following specific categories: held-to-maturity investments, accounts receivables and hedging financial instruments recorded at fair value. Classification depends on the nature and purpose of the financial asset and is determined at initial recognition.

Trade and other receivables

Trade and other receivables are financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. After initial recognition, accounts receivables are measured at amortized cost using the effective interest rate method, less any impairment.

Held-to-maturity investments

Investments in commercial paper and debt instruments with fixed or determinable payments and with fixed maturities are classified as held-to-maturity when the ACP has the intention and the ability to hold to maturity.

After initial measurement, held-to-maturity investments are measured at amortized cost using the effective interest rate method less any impairment. The amortized cost is calculated taking into account any premium or discount at the time of purchase and the wages or fees that belong to the effective interest rate.

Derecognition of financial assets

The ACP derecognizes a financial asset only when the contractual rights to receive the cash flows from the asset have expired; or when the ACP has transferred substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset to another entity. If the ACP neither transfers nor retains substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset but keeps control of the transferred asset, the ACP recognizes retained interest in the asset as well a liability for the amounts it may have to pay. If the ACP retains substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset transferred, the ACP continues to recognize the financial asset and also recognizes a liability secured by the amount received.

Impairment of financial assets

The ACP assesses whether there is objective evidence that a financial asset is impaired at each statement of financial position date. A financial asset is impaired if there is evidence that as a result of one or more events that occurred after the initial recognition of the asset, there has been a negative impact on its estimated future cash flows.

Recognition of financial instruments

The ACP utilizes the trade date for the recognition of financial instruments transactions.

Financial liabilities

The ACP, at initial recognition, measures its financial liabilities at fair value in addition to the direct transaction costs. After initial recognition, the financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest rate method. The ACP recognizes the profit or loss in the income statement when a financial liability is derecognized as well as through the amortization process.

The ACP financial liabilities include borrowings and bonds issued, trade and other payables, and other financial liabilities.

Borrowings and bonds issued

Borrowings and bonds issued are initially recognized at fair value at their respective contractual dates, including the costs attributable to the transaction. After its initial recognition, these financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest rate method. The amortized cost is calculated taking into account any premium or discount at the time of purchase and the wages or fees that belong to the effective interest rate.

Trade and other payables

Accounts payable do not earn interest and are booked at their face value. The ACP is exempt from the payment of any national or municipal levy, tax, duty, fee, rate, charge or contribution, with the exemption of Social Security payments, educational insurance, workmen's compensation, and fees for public services.

Other financial liabilities

The ACP subscribes a variety of financial instruments to manage its exposure to the interest rate risk, foreign currency risk and commodity price risk.

Financial instruments are initially recognized at fair value at the date the hedge contract is entered into, and are subsequently measured to their fair value at each reporting date. The resulting gain or loss is recognized in profit or loss immediately, except for the effective portion of a hedging instrument for which the timing of the recognition in profit or loss depends on the nature

of the hedge relationship. The ACP designates certain financial instruments as hedges of the exposure to changes in fair value of a recognized asset or liability or a previously unrecognized firm commitment (fair value hedge) or hedges of the exposure to variability in cash flows that is either attributable to a particular risk associated with a recognized asset or liability, or a highly probable forecast transactions, or the foreign currency risk of firm commitments (cash flow hedge).

A financial instrument with a positive fair value is recognized as a financial asset, while a financial instrument with a negative fair value is recognized as a financial liability. A financial instrument is presented as a non-current asset or a non-current liability if the remaining maturity of the instrument is more than 12 months and it is not expected to be realized or settled within 12 months. Other financial instruments are presented as current assets or current liabilities.

Hedge accounting

The ACP designates certain financial instruments as either fair value hedges or cash flow hedges. Hedges of foreign exchange on firm commitments are accounted for as cash flow hedges.

At inception date of the hedge, the ACP documents the hedging relationship and the objective and risk management strategy to undertake the hedging transaction. At inception of the hedge, and ongoing basis, the documentation shall include the identification of the hedge instrument, the transaction or instrument covered, the nature of the risk covered and the manner in which the ACP would measure the effectiveness of the hedge instrument to compensate the exposure to changes in the fair value of the item covered or the changes in the cash flows of the covered risk. These hedges are expected to be highly effective in order to mitigate changes in cash flows of the hedged item and are periodically evaluated to determine if they had been highly effective during the financial reporting periods for which they were designated.

Cash flow hedges

The effective portion of changes in the fair value of financial instruments that are designated and qualified as cash flow hedges is recognized in other comprehensive income. The gain or loss relating to the ineffective portion is recognized immediately in profit or loss.

Amounts previously recognized in other comprehensive income and accumulated in equity are reclassified to profit or loss in the periods when the hedged item is recognized in profit or loss, within the same line of the income statement as the recognized hedged item. However, when the forecast transaction that is hedged results in the recognition of a non-financial asset or a non-financial liability, the gains and losses previously accumulated in equity are transferred from equity and included in the initial measurement of the cost of the non-financial asset or the non-financial liability.

The ACP discontinues hedge accounting, when the hedging instrument expires or is sold, terminated, or exercised, or when it no longer qualifies for hedge accounting. Any gain or loss accumulated in equity at that time remains in equity and is recognized when the forecast transaction is ultimately recognized in profit or loss. When a forecast transaction is no longer expected to occur, the gain or loss accumulated in equity is recognized immediately in profit or loss.

Derecognition of financial liabilities

The ACP derecognizes a financial liability when it expired, cancelled, or met ACP's obligations.

Changes in accounting policies

The accounting policies used in preparing the financial statements for the year ended September 30, 2016 are the same as those applied in the financial statements for the year ended September 30, 2015.

New International Financial Reporting Standards (IFRS) and Interpretations not adopted

Standards issued but not yet effective

Standards and interpretations issued but not yet effective at the date of issuance of the financial statements are detailed below. ACP expects that these standards and interpretations could have an impact on the reported disclosures, the financial position or the results when applied in a future date. The ACP has the intention to adopt these standards when they enter into effect:

IFRS 9 Financial Instruments

On July 2014, it was issued the final version of IFRS 9, which reflects all phases of the financial instruments project and replaces IAS 39 Financial Instruments: Recognition and measurement of financial assets and financial liabilities, impairment, and hedge accounting. The standard is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018. Early adoption is permitted for annual periods beginning on or after July 24, 2014 by applying the requirements in this standard either partially or totally.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers

This standard outlines the principles an entity must apply to measure and recognize revenue. The core principle is that an entity will recognize revenue at an amount that reflects the consideration to which the entity expects to be entitled in exchange for transferring goods or services to a customer. In April 2016, amendments to IFRS 15 were published, effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018. Early adoption of this standard is permitted.

IFRS 16 Leases

IFRS 16 requires to account for leases of all assets, with certain exceptions. A lease is defined as a contract, or part of a contract, that conveys the right to use an asset for a period of time in exchange for consideration. The standard is effective for annual periods beginning on or after January 1, 2018. Early adoption of this standard is permitted.

Improvements to IFRS

Annual improvements of Cycles

The following list of improvements to standards is effective from July 1, 2014:

IFRS 2 Share-based Payment. This improvement is applied prospectively and clarifies various issues relating to the definitions of performance and service conditions which are vesting conditions. The clarifications are consistent with how the ACP has identified any performance and service conditions which are vesting conditions in previous periods. This improvement has no impact on the ACP.

IFRS 13 Fair Value Measurement. This amendment is applied prospectively and clarifies that the portfolio exception in IFRS 13 can be applied not only to financial assets and financial liabilities, but also to other contracts within the scope of IFRS 9 or IAS 39, as applicable. This amendment has no impact on the ACP.

IAS 16 Property, Plant and Equipment and IAS 38 Intangible Assets. This amendment is applied retrospectively and clarifies in IAS 16 and IAS 38 that the asset may be revalued by reference to observable data on either the gross or the net carrying amount. In addition, the accumulated depreciation or amortization is the difference between the gross and carrying amount of the asset. This amendment has no impact on the ACP.

IAS 24 Related Party Disclosures. The amendment is applied retrospectively and clarifies that a management entity (an entity that provides key management personnel services) is a related party subject to the related party disclosures. In addition, an entity that uses a management entity is required to disclose the expenses incurred for management services. This amendment has no impact on the ACP.

IAS 40 Investment Property. The description of ancillary services in IAS 40 differentiates between investment property and owner-occupied property (i.e., property, plant and equipment). The amendment is applied prospectively and clarifies that IFRS 3, and not the description of ancillary services in IAS 40, is used to determine if the transaction is the purchase of an asset or business combination. This amendment has no impact on the ACP.

IFRS 3 – Business combinations. This amendment is applied prospectively and clarifies the scope exceptions within IFRS 3, as follows:

- Joint arrangements, not just ventures, are outside the scope of IFRS 3.
- This scope exception applies only to the accounting in the financial statements of the joint arrangement itself.

Critical accounting judgments and key sources of estimation uncertainty

These financial statements are prepared in conformity with IFRS which require management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities, the disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements, and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Future actual results could differ from those estimates. Significant estimates for these financial statements include, but are not limited to the:

- determination of the useful life of fixed assets (note 4);
- recoverability of advances made to ACP's primary contractors and the related accounting and disclosure for claims to and from contractors. Such amounts are mostly secured by bank guarantees (notes 5 and 25);
- recoverability of property, plant, and equipment, including construction in progress balances (note 4);
- fair value of financial instruments (note 25);
- estimated actuarial liability for the defined benefit plans for employee retirement and the right to reimbursement on these plans (note 24); and
- estimates for the provision for marine accident claims and contingent liabilities (notes 20 and 28, respectively).

4. Properties, plant, and equipment, net

Properties, plant, and equipment, net are detailed as follows:

Cost	Buildings	Structures	Equipment	Land	Construction in progress	Total
<i>Balance as of october 1, 2014</i>	B/. 116,251	B/. 882,765	B/. 1,557,848	B/. 1,022,228	B/. 4,547,682	B/. 8,126,774
Additions	5,000	175,822	46,209	909	1,023,505	1,251,445
Retirements	(871)	(690)	(14,427)	-	-	(15,988)
<i>Balance as of september 30, 2015</i>	120,380	1,057,897	1,589,630	1,023,137	5,571,187	9,362,231
Additions	81,982	4,363,751	1,327,627	-	(5,038,979)	734,381
Loss recognition on asset retirements	-	(361)	(484)	-	-	(845)
Retirements	(6)	-	(8,510)	-	-	(8,516)
<i>Balance as of september 30, 2016</i>	B/. 202,356	B/. 5,421,287	B/. 2,908,263	B/. 1,023,137	B/. 532,208	B/. 10,087,251
Accumulated Depreciation	Buildings	Structures	Equipment	Land	Construction in progress	Total
<i>Balance as of october 1, 2014</i>	B/. (40,470)	B/. (307,371)	B/. (613,821)	-	-	B/. (961,662)
Depreciation	(2,391)	(22,394)	(70,689)	-	-	(95,474)
Retirements	762	662	14,356	-	-	15,780
<i>Balance as of september 30, 2015</i>	(42,099)	(329,103)	(670,154)	-	-	(1,041,356)
Depreciation	(3,148)	(50,463)	(81,782)	-	-	(135,393)
Retirements	6	-	8,459	-	-	8,465
<i>Balance as of september 30, 2016</i>	B/. (45,241)	B/. (379,566)	B/. (743,477)	B/. -	B/. -	B/. (1,168,284)
Net Book Value						
<i>Balance as of september 30, 2016</i>	B/. 157,115	B/. 5,041,721	B/. 2,164,786	B/. 1,023,137	B/. 532,208	B/. 8,918,967
<i>Balance as of september 30, 2015</i>	B/. 78,281	B/. 728,794	B/. 919,476	B/. 1,023,137	B/. 5,571,187	B/. 8,320,875

Construction in progress is detailed as follows:

	Investment Program - Canal Expansion	Investment Program - Others	Construction in progress total
Balance as of october 1, 2014	B/. 4,222,157	B/. 325,525	B/. 4,547,682
Additions	956,342	224,486	1,180,828
Transfers to property, plant and equipment	(204)	(226,875)	(227,079)
Interests, commissions and other financing expenses	69,756	-	69,756
Balance as of september 30, 2015	5,248,051	323,136	5,571,187
Additions	411,887	268,090	679,977
Transfers to property, plant and equipment	(5,676,283)	(97,076)	(5,773,359)
Interests, commissions and other financing expenses	54,403	-	54,403
Balance as of september 30, 2016	B/. 38,058	B/. 494,150	B/. 532,208

The proposal for the construction of the Panama Canal Third Set of locks was approved in compliance with Law 28 of July 17, 2006, issued by the Executive. Subsequently, on October 22, 2006, the people of Panama approved the Canal Expansion Program (the Program) through a national referendum in accordance with the constitutional requirement. The project for the Design and Construction of the Third Set of Locks was the main component of the Program.

The ACP started commercial operations of the third set of locks in the third quarter of fiscal year 2016. During fiscal year 2016, the Panama Canal Expansion Program capitalized B/.5,676,283 as follows: 101 buildings for B/.75,949; 99 structures for B/.4,323,727 and 275 equipments for B/.1,276,607. Additionally, during the construction period and previous to fiscal year 2016, costs from this program in the amount of B/.3,517 were capitalized in 32 assets of common use in ACP. A total of B/.5,679,800 was capitalized in 507 assets.

During fiscal year 2016, construction in progress for the Investment Program – Others was B/.494,150 standing out the project for the design and construction of the bridge in the Atlantic side of the Canal with an amount of B/.260,041.

During 2016, the ACP recorded losses of B/.896 (2015: B/.256) as a result of the derecognition of assets, that includes: chimney, bunker burners and soot blower unit. In fiscal year 2016, main assets retired included a towboat, sedans, lock chamber luminaires and drills.

At September 30, 2016, depreciation for B/.3,001 (2015: B/.2,964) corresponding to equipment used in investment projects was capitalized as properties, plant and equipment during the period.

5. Advances to contractors

Advances to contractors are detailed as follows:

	2016	2015
Grupo Unidos Por El Canal, S.A. (GUPCSA):		
Mobilization	B/. 247,959	B/. 247,959
Plant	300,000	300,000
Specific suppliers	69,596	99,078
Lock gates	30,754	30,754
Specified expenditures	99,995	99,995
Subcontractors and suppliers	119,943	85,589
Sub-total	868,247	863,375
Others:		
Construction of bridge over the Atlantic side of the Canal	18,834	26,322
Sub-total	18,834	26,322
Total advances to contractors	B/. 887,081	B/. 889,697

Grupo Unidos por el Canal, SA (GUPCSA) is the Contractor Project Company which is responsible of the contract for the Design and Construction of the Third Set of Locks of the Panama Canal, and its shareholders are Sacyr Vallehermoso, S.A., Jan de Nul N.V., Salini-Impregilo S.p.A, and Constructora Urbana, S.A.(CUSA).

The Contractor shall complete any outstanding work and/or execute all work required to remedy any defects and/or damage recorded within such reasonable time as is instructed by the Employers Representative with the Contractor using its best efforts to complete no later than December 31, 2016.

On December 31, 2014, the Dispute Adjudication Board (DAB) issued its decision recognizing the payment of a fraction of the amounts claimed by GUPCSA, of alleged cost overruns

related to the basalt aggregates and concrete mix design for the construction of the Third Set of Locks. In this case, GUPCSA claimed B/.463,935 of which the DAB recognized just B/.233,234. As stipulated in the contract, B/.116,617 or 50% of the funds granted to GUPCSA were applied to fully repay the Advance Payment for Key Suppliers for B/.68,279 and to reduce the Advance Payment for Specified Suppliers for B/.48,338. The remainder amount for B/.116,617 was paid to GUPCSA by transfer according to the terms and conditions established in the contract. Parties submitted the dispute to the discretionary instance.

During fiscal year 2016, the DAB issued its decision to recognize the payment of a portion of the amounts claimed by GUPCSA, in relation to six disputes related to the construction of the Third Set of Locks. In these cases, GUPCSA claimed B/.119,045 of which the DAB recognized only B/.56,642. Out of the funds granted to GUPCSA, B/.29,482 was applied to reduce the advance for Specific suppliers. The remaining amount of B/.29,482 was paid to GUPCSA in accordance with the terms and conditions established in the contract. The ACP served a Notice of Dissatisfaction, reserving its right to submit the claim in arbitration

The ACP holds a Joint and Several Guarantee issued by Sacyr, Impregilo, Jan De Nul and CUSA and a Parent Company Guarantee signed by SOFIDRA, parent company of Jan De Nul, which were submitted to the ACP as part of its requirements to give its consent for the assignment of the contract from the consortium Grupo Unidos por el Canal (GUPEC) to the corporation Grupo Unidos por el Canal, S.A. (GUPCSA), current contractor. Under these guarantees, the companies mentioned above, undertake before ACP, the joint and several liability, as main debtor, to guarantee to the ACP the compliance of all obligations, guarantees and commitments assumed by the Contractor (GUPCSA) in accordance with the terms and conditions of the contract.

Advances to GUPCSA include payments for the following concepts:

Mobilization and Plant:

Advance payment for mobilization for B/.247,959, with an original amount of B/.300,000, fully secured by an irrevocable letter of credit issued by a bank with a credit rating of A+ granted by Standard & Poors. According to the contract, this advance payment was originally to be repaid by withholdings of 10% from each payment certificate from the ACP to the contractor until 50% of the advance payment for mobilization has been repaid and then by withholdings of 15% from each payment certificate from the ACP to the contractor until the advance payment for mobilization has been repaid in full, commencing with the payment certificate in which the total of all certified interim payments exceeds 10% of the accepted contract amount.

On August 10, 2012, at the request of GUPCSA, it was agreed by the parties to make a variation to the contract to provide for

a temporary deferral of the repayment of the advance payment for mobilization and the provisions and timing for repayment were further deferred at the request of GUPCSA by subsequent amendments to the contract on February 14, 2013, June 24, 2013 and December 20, 2013.

On August 1, 2014, it was agreed by the parties to make a variation to the contract to maintain the temporary deferral of the repayment of the advance payment for mobilization. This variation to the contract introduced various conditions with which GUPCSA must comply in order to ACP to extend the temporary deferral of the repayment of the advance payment for mobilization and provide that this advance must be repaid in full by December 31, 2018, at the latest, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the letter of credit for the outstanding amount.

On October 11, 2016, there was a change to the variation of August 1, 2014 due to the fact that the functional completion by GUPCSA did not occur, so that the date for the repayment of the advance payment in full, was changed to June 1, 2018.

The contract provides that the letter of credit provided by GUPCSA must remain valid and enforceable until the advance payment for mobilization has been repaid in full. If the advance payment for mobilization has not been fully repaid 45 days prior to the specified expiry date of the letter of credit, which is currently December 31, 2016, no later than 30 days before such expiry date, GUPCSA is obliged to extend the validity of the letter of credit for a period of not less than one year (or such lesser period as may be required, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the letter of credit for the outstanding amount.

As of September 30, 2016, the ACP has withheld to GUPCSA B/.52,041.

Advance payment for plant for B/.300,000, secured by two irrevocable letters of credit, one for B/.100,000 issued by a bank with credit rating of A+ granted by Standard & Poors and the other for B/.200,000 issued by a bank with credit rating of BBB- granted by Standard & Poors. According to the contract, this advance payment was originally to be repaid by withholdings of 19% from each payment certificate from the ACP to the contractor until the advance payment for plant would have been repaid in full, commencing with the payment certificate in which the aggregate of all certified interim payments would exceed 50% of the accepted contract amount.

On February 14, 2013 at the request of GUPCSA, it was agreed by the parties to make a variation to the contract to provide for a temporary deferral of the repayment of the advance payment for plant and the provisions and timing for repayment were further deferred at the request of GUPCSA by subsequent amendments to the contract on June 24, 2013 and December 20, 2013.

Later, on August 1, 2014, it was agreed by the parties to make a further variation to the contract to provide for a further

temporary deferral of the repayment of the advance payment for plant. This variation established various conditions with which GUPCSA must comply in order for the ACP to extend the temporary deferral of the repayment of the advance payment for plant and provide that the advance payment for plant must be repaid in full by December 31, 2018, at the latest, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the letters of credit for the outstanding amount.

On October 11, 2016, there was a change to the variation of August 1, 2014 due to the fact that the functional completion by GUPCSA did not occur, so that the date for the repayment of the advance payment in full, was changed to June 1, 2018.

The contract provides that the letters of credit must remain valid and enforceable until the advance payment for plant has been repaid in full. Currently, B/.200,000 of this advance is already guaranteed by a letter of credit that is valid until December 31, 2018. If the advance payment for plant has not been repaid in full 45 days prior to the specified expiry date of the letters of credit that guarantee the remaining B/.100,000 of this advance, (which is currently December 31, 2016, no later than 30 days before such expiry date, GUPCSA shall be obliged to extend the validity of the letters of credit for a period of not less than one year (or such lesser period as may be agreed between GUPCSA and the ACP), otherwise the ACP shall be entitled to claim under the letter of credit for the outstanding amount.

As of September 30, 2016, no amounts have been withheld by the ACP to GUPCSA.

Specified suppliers:

On December 24, 2012, at the request of GUPCSA, the parties agreed a variation to the contract to enable the ACP to make advance payments to the contractor of the amounts to be paid by the contractor to certain specified suppliers up to a maximum amount of B/.150,000 or up to a cut-off date of April 30, 2013, whichever occurs earlier. As of September 30, 2016, the amount remitted by ACP to GUPCSA was B/.147,417.

According to the contract, the advance payment for specified suppliers was originally to be repaid by equal withholdings from each payment certificate from the ACP to the contractor, commencing with the payment certificate of January 2014 to be issued in February 2014. On June 24, 2013, at the request of GUPCSA, it was agreed by the parties to make a variation to the contract to provide provisions and timing for a temporary deferral of the repayment and the provisions and timing for repayment were further deferred at the request of GUPCSA by subsequent amendments to the contract on June 28, 2013, March 13, 2014 and June 16, 2014.

On August 1, 2014, it was agreed by the parties to make a further variation to the contract to provide for a further temporary deferral of the repayment of the advance payment for specified suppliers. This variation provided for a further temporary deferral of the repayment of the advance payment for specified suppliers to December 31, 2015 and also introduced

various conditions with which GUPCSA must comply in order to extend this further temporary deferral of the repayment of the advance beyond December 31, 2015. These conditions relate to the provision of security document(s) (the type or combination of which is at the discretion of GUPCSA) and the attainment of certain new agreed performance milestones and functional completion by GUPCSA, the concepts of which were also added to the contract by the variation on August 1, 2014. Subsequently, the parties agreed to a variation to the contract that established keep it warranty corporate until December 2016. Subsequently, variation to the contract was agreed upon between the parties to maintain the corporate guarantee until December 2016. If GUPCSA complies with these conditions then the amendments provide that the advance payment for specified suppliers must be repaid in full by December 31, 2018, at the latest, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the applicable security document(s) for the outstanding amount.

On October 11, 2016, there was a change to the variation of August 1, 2014 due to the fact that the functional completion by GUPCSA did not occur, so that the date for the repayment of the advance payment in full, was changed to June 1, 2018.

The contract provides that the advance payment guarantees must remain valid and enforceable until the advance payment for specified suppliers has been repaid in full. If 45 days before December 31, 2016, GUPCSA has not submitted a letter of credit effective until December 31, 2018 to guarantee the advance payment of specified suppliers, GUPCSA is obliged to repay the advance no later than December 31, 2016. Otherwise the ACP shall be entitled to claim, through the current corporate guarantee, the restitution of the amount pending.

During fiscal year 2015, the ACP reduced the advance payment in B/.48,338 due to application of a claim decided by the DAB in favor of the contractor on December 31, 2014.

As of September 30, 2016, the ACP has withheld B/.77,821 (2015: B/.48,338). During fiscal year 2016, the ACP reduced the advance payment in B/.29,482 with the application of a claim decided by the DAB in favor of the contractor.

Lock gates:

On June 28, 2013, at the request of GUPCSA, the parties agreed to a variation to the contract to enable the ACP to make advance payments to the contractor of the amounts to be paid by the contractor to the lock gates fabricator in the amount of B/.19,132, amount disbursed by the ACP to GUPCSA.

According to the contract, this advance was originally to be repaid by equal withholdings from each payment certificate from the ACP to the contractor, commencing with the payment certificate of December 2013 to be issued in January 2014, in order that the advance would be repaid in full by the payment certificate of May 2014 issued in June 2014. On May 15, 2014, at the request of GUPCSA, it was agreed by the parties to make a variation to the contract to provide provisions and timing for

a temporary deferral of these advances. This advance is fully secured by a payment bond issued by Zurich American Insurance Company, Inc., known as the plant and material security, until its expiry date which is March 31, 2015 and, from and after such expiry date, by the advance payment guarantee.

On August 1, 2014, it was agreed by the parties to make a further variation to the contract to provide for a further temporary deferral of the repayment of the advance payment for lock gates. This variation provided for a further temporary deferral of the repayment of the advance payment for lock gates to December 31, 2015 and also introduced various conditions with which GUPCSA must comply in order to extend this further temporary deferral of the repayment of these advances beyond December 31, 2015. These conditions relate to the provision of security document(s) (the type or combination of which is at the discretion of GUPCSA) and the attainment of certain new agreed performance milestones and functional completion by GUPCSA, the concepts of which were also added to the contract by the variation on August 1, 2014. Subsequently, variation to the contract was agreed upon between the parties to maintain the corporate guarantee until December 2016. If GUPCSA complies with these conditions then GUPCSA will have until December 31, 2018 to cancel the advance payment for lock gates, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the applicable security document(s) for the outstanding amount.

On October 11, 2016, there was a change to the variation of August 1, 2014 due to the fact that the functional completion by GUPCSA did not occur, so that the date for the repayment of the advance payment in full, was changed to June 1, 2018.

The advance payment for lock gates may also be protected by a letter of credit or a bond. The contract provides that the plant and material security or the advance payment guarantees, as applicable, as well as the additional security documents required under the contract must remain valid and enforceable until the advance payment for lock gates has been repaid in full. If 45 days before December 31, 2016, GUPCSA has not submitted a letter of credit effective until December 31, 2018 to guarantee the advance payment of specified suppliers, GUPCSA is obliged to repay the advance no later than December 31, 2016. If not paid, the ACP shall be entitled to claim, through the current corporate guarantee, the restitution of the amount pending.

As of September 30, 2016, the ACP has withheld B/.6,378 (2015: B/.6,378).

Second advance payment for lock gates: On August 7, 2014, at the request of GUPCSA, the parties agreed to a variation to the contract to enable the ACP to make further advance payments to the contractor of amounts to be paid by the contractor to the lock gates fabricator on or after August 1, 2014 up to a maximum amount of B/.30,000. As of September 30, 2016, the amount remitted by ACP to GUPCSA was B/.30,000. The second advance payment for lock gates is fully secured by a payment bond issued by Nacional de Seguros de Panamá y Centroamérica, S.A., until its expiry date which is January 31, 2017.

According to the contract, the second advance payment for lock gates – is due to be repaid by withholdings of B/.2,000 from each payment certificate from the ACP to the contractor, commencing with the payment certificate of September 2014 to be issued in October 2014, in order that the second advance payment for lock gates – will be repaid in full by the payment certificate of November 2015 issued in December 2015, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the payment bond for the outstanding amount.

On April 30, 2015, the parties signed the Contract variation 145, whereby the date of repayment of this second advance was extended until December 2016.

At September 30, 2016, the ACP has retained B/.12,000 (2015: B/.12,000).

Specified expenditures:

On March 13, 2014, at the request of GUPCSA, the parties agreed to a variation to the contract to enable each party to contribute B/.100,000 to allow GUPSA to pay amounts owned to suppliers and subcontractors. In this variation ACP agreed to make advance payments for B/.100,000 if GUPCSA also contributed B/.100,000 for this purpose. As of September 30, 2016, the amount remitted by ACP to GUPCSA was B/.99,995. On March 20, 2014, June 26, 2014 and August 1, 2014, at the request of GUPCSA, it was agreed by the parties to make a variations to the contract to amend the provisions relating to the advance payment for specified expenditures. The advance for specified expenditures is guaranteed by the corporate guarantees of the shareholders of GUPCSA agreed in the Contract for these purposes.

According to the contract, the advance payment for specified expenditures for B/.100,000 is due to be repaid to the ACP in the certificate of November 2015 issued in December 2015. However, through variation 150 to the Contract, the term for the cancellation of this advance was extended for December 31, 2016 and GUPCSA presented the corresponding guarantee. If GUPCSA complies with these conditions, then GUPCSA will have until June 1, 2018 to repay to the ACP the advance of specified expenditures, otherwise the ACP shall be entitled to claim under the advance payment guarantees for the outstanding amount.

If 45 days before December 31, 2016, GUPCSA has not submitted a letter of credit effective until December 31, 2018 to guarantee the advance payment of specified expenditures, GUPCSA is obliged to repay the advance no later than December 31, 2016. Otherwise the ACP shall be entitled to claim, through the current corporate guarantee, the restitution of the pending amount.

As of September 30, 2016, the ACP has withheld B/- (2015: B/.5).

Subcontractors and suppliers (Suppliers - VO 149):

On June 5, 2015, at the request of GUPCSA, it was agreed between the parties to vary the contract to enable the ACP to make a new advance of part of the contract price, up to B/.120,000 and the contractor shall obtain and provide to the ACP a joint and several guarantee to ensure such advance payment. If GUPCSA submits a valid letter of credit until December 31, 2018 no later than 45 days before January 1, 2017, the suspension of the repayment period of this advance will be extended until December 31, 2018. Otherwise, GUPCSA will have to cancel it no later than December 31, 2016 and if GUPCSA does not cancel it, the ACP shall be entitled to claim through the applicable guarantee document, the amount outstanding amount.

At September 30, 2016, the amount remitted by ACP to GUPCSA was B/.119,943.

As of September 30, 2016, the ACP has withheld B/.57 (2015: B/-).

Others:

Construction of Bridge over the Atlantic side of the Canal:

Puente Atlantico, S.A. is the contractor project company for the construction of a bridge across the Canal at the Atlantic Side. According to the contract, the ACP advances are for an amount of B/.35,000 which are programmed in three payments; the first for B/.20,000, second for B/.10,000 subdivided into two sub-payments of B/.5,000 each and the third for B/.5,000.

The advance is guaranteed by (4) irrevocable letters of credit in force until November 23, 2016 (the most prompt to expire), issued by a bank with investment grade A + from Standard & Poors, for the entire advance amount which decreases as repayments are made. In the event that advances have not been recovered by the ACP 45 days before the expiration of the corresponding irrevocable letters of credit, the Contractor shall, at the latest 30 days prior to the expiration of the letters, extend the validity thereof for a period not less than one year or the ACP may request the bank payment of corresponding letters. According to the contract, this advance payment will be repaid by withholdings from each payments from the ACP to the contractor for work performed.

Discounts related to B/.35,000 prepayment began after the construction progress of the project exceeded 10% of the contract awarded. As of September 30, 2016, the amount withheld from payments to the contractor is B/.16,166 (2015: B/.10,995) for the payment of cost recovery of the aforementioned bonds, leaving a balance of B/.18,834.

6. Trade and other receivables

Trade and other current receivables are detailed as follows:

	2016	2015
Transits	B/. 8,310	B/. 6,531
Sale of electricity	9,216	13,475
Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAAN)	5,301	5,087
Other government entities	1,964	2,140
Other services	3,293	2,602
	B/. 28,084	B/. 29,835

Accounts receivable do not generate interest and the maturity term is 30 days.

Aging of past due but not impaired receivables:

	2016	2015
60 - 90 days	B/. 80	B/. 24
90 - 180 days	85	138
	B/. 165	B/. 162

7. Investment properties

The following table presents details of investment properties at September 30, 2016:

	2016	2015
Beginning of the year	B/. 89,831	B/. 89,757
Additions:		
Land	-	74
Year end	B/. 89,831	B/. 89,831

As of september 30, 2016, ACP investment properties presented no changes compared to fiscal year 2015. They are composed of:

- An area of 180,345 square meters of land, water surface and underwater background, granted in concession to the PSA Panama International Terminal, S.A. for a period of 20 years (with option of extension for the same period subject to ACP determination) to develop, build, operate and manage a container yard and two docks with a total length of 797 linear meters, with a book value of B/.52 and fair value of B/.65,082. Upon termination of the contract, all facilities such as docks, buildings and other improvements constructed within the port will be property of the ACP free of any debt and lien. The ACP may terminate this concession contract early, if it determines that the use or activity is no longer compatible with the operation of the Canal, or the area is required for the operation or expansion of the Canal. Upon termination of the contract under this clause,

the ACP will be obliged to pay to the concessionaire a compensation limited to the payment of the cost of design and construction of the installations previously authorized by the ACP. To the amount of the cost of the facilities built and dredging works made, the ACP will deduct a proportional depreciation leading to zero the value of the compensation, within a period not to exceed twenty (20) years from the start of operations of the container terminal.

- An area of 1,499.95 square meters granted in concession to Large Screen Cinema Corp. for a period of 10 years, renewable for another 10 years period with a book value of B/.22 and fair value of B/.7,160. The concessionaire will transfer to the ACP both, the building and the additional assets, upon completing the construction phase of the theater. The concessionaire is responsible for the design, construction, operation and maintenance of a large-format film theater that will be located at the adjacent area of the Miraflores Visitor Center.
- A land with an area of 464,759.71 square meters, located in the extreme south (Pacific) of the Canal bordering the Canal channel and other land owned by the ACP, with a book value of B/.89,757 and fair value of B/.90,628. The ACP purchased the land for its strategic value for the development of complementary profitable operation of the Canal activities.

The fair value of land given in concession is calculated using a discounted cash flow analysis performed on the contractual cash flow of the concession with a discount rate derived from the internal rate of return expected for similar concessions.

8. Inventories, net

Inventories are detailed as follows:

	2016	2015
Supplies and materials	B/. 66,585	B/. 69,038
Fuel	7,862	12,678
Provision for inventory obsolescence	(4,500)	(5,000)
	<u>B/. 69,947</u>	<u>B/. 76,716</u>

The following table presents details of investment properties at September 30, 2016:

	2016	2015
Beginning of the year	B/. 5,000	B/. 7,300
Additions:	2,753	487
Land	(3,253)	(2,787)
Year end	<u>B/. 4,500</u>	<u>B/. 5,000</u>

The amount of material and supplies, recognized in the income statement during fiscal year 2016, was B/.33,516 (2015: B/.34,631).

The amount of fuel, recognized in the income statement during fiscal year 2016, was B/.59,655 (2015: B/.87,854).

9. Other financial assets

Other financial assets are detailed as follows:

	2016	2015
Short-term financial assets measured at amortized cost:		
Investment grade corporate bonds	B/. 1,263,161	B/. 751,918
Interest rate swap	3,255	-
Time deposits over 90 days	984,000	1,044,657
	<u>B/. 2,250,416</u>	<u>B/. 1,796,575</u>

At September 30, 2016, the annual interest rate of return of instruments was 1.01% (2015: 0.72%) paid at the end of each term and with a maximum maturity of a year.

With the objective of transferring the risk of variability of future cash flows attributable to the volatility of interest rates applied to the financing of the Canal Expansion Program, the ACP subscribed an interest rate swap contract where it pays a fixed rate and receives a variable rate.

Corporate bonds and time deposits, which are entirely denominated in US dollars, are measured at amortized cost and were acquired with the intention to be held to maturity. All time deposits are placed in financial institutions that have a credit rating of investment grade and have short term maturities.

The Organic Law establishes that the ACP's funds must be placed in short-term investment grade debt instruments and may not be used to buy other types of investment instruments issued by Panamanian or foreign public or private entities, nor to grant loans to said entities or to the National Government.

10. Accrued interest receivable and other assets

Accrued interest receivable and other assets are detailed as follows:

	2016	2015
Interest receivable	B/. 16,959	B/. 8,662
Prepayments	233	3,635
	<u>B/. 17,192</u>	<u>B/. 12,297</u>

11. Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents are comprised of the following:

	2016	2015
Cash on hand	B/. 34	B/. 33
Deposits in current accounts	29,365	105,424
Deposits in saving accounts	46,006	180,043
Time deposits with original maturities under 90 days	239,002	185,001
Total cash and cash equivalents	<u>B/. 314,407</u>	<u>B/. 470,501</u>

Cash deposit in bank accounts earns interest based on daily rates determined by corresponding banks. At September 30, 2016, the investment of these resources has the priority to cover all ACP obligations and earns interest rates which vary between 0.1% and 0.8% (2015: 0.1% and 1.0%)

As of September 30, 2016 and September 30, 2015, there were no restrictions over the balance of cash and cash equivalents.

12. Contributed capital

Article 316 of the Political Constitution of the Republic of Panama states that the ACP has its own patrimony and the right to manage it. Upon the transfer of the Canal to the Republic of Panama at noon on December 31, 1999, the ACP became the administrator of all goods and real estate property identified in the Organic Law of the ACP as the patrimony necessary to operate and maintain the Canal.

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

13. Reserves and contributions for investment programs and inventories

Changes in reserves are detailed as follows:

	2016	Increase (decrease)	2015	Increase (decrease)	2014
Reserves:					
Investment programs	B/. 5,970,030	B/. 532,062	B/. 5,437,968	B/. 636,194	B/. 4,801,774
Inventories	30,000	10,000	20,000	10,000	10,000
Canal expansion	-	-	-	(186,572)	186,572
Catastrophic risks	36,000	-	36,000	-	36,000
Contingencies and working capital	204,120	(9,390)	213,510	(1,620)	215,130
Enterprise capitalization	274,969	-	274,969	13,226	261,743
Strategic for investment programs	390,000	-	390,000	240,000	150,000
Total	<u>B/. 6,905,119</u>	<u>B/. 532,672</u>	<u>B/. 6,372,447</u>	<u>B/. 711,228</u>	<u>B/. 5,661,219</u>

Investment programs

At September 30, 2016, the ACP increased the funds of the investments programs by B/.532,062 (2015: B/.636,194) for a contributed total of B/.1,651,722 (2015: B/.1,618,023) for the Investment program – Others and B/.4,318,308 (2015: B/.3,819,945) for the Investment program – Canal expansion. This reserve includes a contingency amount for regular investment program, which is set each year; the unused balance is transfer to surplus at end of period.

Inventories

In fiscal year 2014, the ACP established a contribution of B/.10,000 to cover the increase in the value of inventory. This increase was caused by rising prices of commodities and higher volume of purchases. In fiscal year 2016, the contribution was of B/.10,000 (2015: B/.10,000) for a contributed total of B/.30,000 (2015: B/.20,000).

Canal expansion

The ACP maintained an equity reserve for the construction program of the Panama Canal third set of locks. The funds for this reserve are segregated based on the levels of earnings obtained, according to the financing needs of the ACP for determined

projects during the execution of the Program. In fiscal 2015, the reserve was used in order to complete the financing required for the expansion program.

Catastrophic risks

The ACP maintains an equity reserve to cover the deductibles of the catastrophic risks insurance policies with a maximum amount of B/.36,000.

Contingencies and working capital

The ACP maintains an equity reserve for contingencies and working capital which is calculated based on the ACP's level of revenues and is defined as 30 days of average revenues or billing of the Canal. During fiscal year 2016, it was approved to decrease this reserve by B/.9,390 while in 2015, it was approved to decreased it by B/.1,620 for a total reserve of B/.204,120 (2015: B/.213,510).

Enterprise capitalization

The ACP maintains an equity reserve for capitalization with the purpose to ensure and facilitate the long-term financial projection of the ACP. During fiscal year 2016, this reserve was not adjusted while in 2015, it was approved to increased it by B/.13,226 for a total reserve of B/.274,969 as of September 30, 2016 and 2015.

Strategic for investment programs

In fiscal year 2014, the ACP established an equity reserve for B/.150,000 to maintain strategic sustainability and competitiveness of the Canal, ahead ensuring the availability of funds to meet additional needs of existing investment projects and to take advantage of growth opportunities requiring the implementation of new investment projects. During fiscal year 2016, this reserve was not adjusted while in 2015, it was approved to increased it by B/.240,000 for a total reserve of B/.390,000 as of September 30, 2016 and 2015.

The Organic Law establishes that, after covering the costs for operation, investment, modernization, and expansion of the Canal, as well as the necessary reserves provided by the Law and Regulations, any surplus shall be forwarded to the National Treasury in the following fiscal period.

14. Other equity accounts – components of other comprehensive income

Other equity accounts are composed entirely by the unrealized gain (loss) for the evaluation of the cash flows hedging instruments and for the unrealized (loss) in actuarial valuations of the defined post-employment benefit plans.

Adjustments during the year to the other equity accounts - other comprehensive income are as follows:

	2016	2015
Balance at the beginning of the year	B/. (172,389)	B/. (137,325)
Cash flow hedges:		
Interest rate swap contracts:		
Reclassification of losses during the year to construction in progress	32,342	34,948
Net loss during the year of not-yet matured contracts	(34,145)	(69,182)
Commodities prices swap contracts:		
Net gain during the year of not-yet matured contracts	<u>-</u>	<u>46</u>
	(1,803)	(34,188)
Actuarial valuations:		
Net remeasurement losses of employee defined benefit plans	(1,401)	(876)
Net loss arising during the year	(3,204)	(35,064)
Balance at the end of the year	<u>B/. (175,593)</u>	<u>B/. (172,389)</u>

15. Unappropriated retained earnings

The Organic Law establishes that after covering the costs for the investment program and the reserves detailed in note 13, any surplus shall be remitted to the Panamanian Treasury in the following fiscal period. Therefore, the ACP should transfer the total amount of B/.630,765 to the Panamanian Treasury which corresponds to the year ended September 30, 2016 (2015: B/.649,613). (See note 29).

In compliance with Law 28 of July 17, 2006, during the construction period of the third set of locks, the payments to the Panamanian Treasury based on an operational surplus shall not be less than those made to the Panamanian Treasury in 2005 for the amount of B/.268,850.

The combined payments based on Canal tonnage fees and operational surpluses shall not be less than the payments effected in fiscal year 2006 for the amount of B/.568,128.

	2016	2015
Payments to the Panamanian Treasury:		
Unappropriated retained earnings (See note 29)	B/. 630,765	B/. 649,613
Fees per net ton	379,973	390,786
Public service fees	2,392	3,043
Total	<u>B/. 1,013,130</u>	<u>B/. 1,043,442</u>

16. Borrowings

Financing received for the Canal Expansion Investment Program, presented at amortized cost as of September 30, is detailed as follows:

	2016	2015
Japan Bank for International Cooperation (JBIC)	B/. 800,000	B/. 800,000
European Investment Bank (EIB)	500,000	500,000
Inter-American Development Bank (IADB)	400,000	400,000
CAF Development Bank of Latin America (CAF)	300,000	300,000
International Finance Corporation (IFC)	300,000	300,000
Balance at the end of the year	<u>B/. 2,300,000</u>	<u>B/. 2,300,000</u>

Financing from JBIC, IADB, CAF, IFC and a tranche of EIB are subscribed at a floating rate (6-month LIBOR plus margin), and a tranche of EIB is subscribed at a fixed rate; all with semi-annual payments to principal beginning on May 15, 2019, and ending in November 2028.

The ACP complies with reporting to the five development agencies about the financial obligations of the Common

Terms Agreement, concerning the verification of the financial covenants over this debt related to two debt indicators to be maintained: Total Debt to EBITDA Ratio and the Debt Service Coverage Ratio.

	2016	2015
Total Debt to EBITDA Ratio	2.14	1.9
Debt Service Coverage Ratio	62.1	107.2

- Total Debt to EBITDA Ratio, after completion of the Expansion Program, should maintain, as of the end of each semi-annual fiscal period of the borrower, a ratio less than 2.5 for such measurement period.
- Debt service coverage ratio, after completion of the Expansion Program, should maintain at the end of every semi-annual fiscal period of the borrower, a ratio of no less than 3.0 for each measurement period.

Debt service means, for any period or at any time, as the context may require, the sum of regularly scheduled interest payable on and amortization of debt discount in respect of all debt for borrowed money, plus regularly scheduled principal amounts of all debt for borrowed money payable.

As of September 30, 2016, the ACP was in compliance with the aforementioned restrictive financial covenants.

The interests, commissions, cash flow hedges and other financing expenses for the year ended September 30, are detailed as follows:

	2016	2015
Interest on loans	B/. 64,561	B/. 34,762
Cash flow hedges	32,342	34,948
Other expenses	662	46
Total costs, interests, cash flow hedges and other financing costs	97,565	69,756
Less: amount of capitalized financing costs	(75,806)	(69,756)
Net financing costs	<u>B/. 21,759</u>	<u>B/. -</u>

17. Bonds payable, net

On September 24, 2015, the ACP issued bonds for B/.450,000 to partially finance the construction of a new bridge on the Atlantic side of the Canal, with settlement date October 1, 2015. The funds receivables at the end of the fiscal year were recorded in the account: *Operations with settlement in progress*. These bonds were issued under rule 144A of Regulation S of the U.S. Securities and Exchange Commission, with a fixed annual rate of 4.95% a, payable in four semi-annual installment payments to principal of B/.112,500, from January 29, 2034, and maturing on July 29, 2035.

The bonds were issued in accordance with indenture subscribed between ACP and Merrill Lynch, Pierce, Fenner & Smith Inc. as the subscriber, and The Bank of New York Mellon as the trustee.

As part of the commitments and debt covenants, the ACP must submit audited financial statements for each fiscal year and unaudited financial statements at the end of the first, second, and third quarterly period of each fiscal year.

18. Other financial liabilities

Other financial liabilities are detailed as follows:

	2016	2015
Financial instruments designated as hedging instruments carried at fair value:		
Interest rate swaps	B/. 187,484 <u>B/. 187,484</u>	B/. 184,021 <u>B/. 184,021</u>
Current	B/. 11,450	B/. 13,044
Non-current	<u>176,034</u>	<u>170,977</u>
	<u>B/. 187,484</u>	<u>B/. 184,021</u>

In order to transfer the variability risk of the future cash flows related to the volatility of the interest rate paid in the borrowing associated to the Canal Expansion Program, the ACP subscribed an interest rate swap contract which pays at a fixed rate and receives at a floating rate.

19. Trade and other payables

Trade and other payables are as follows:

	2016	2015
Panamanian Treasury	B/. 32,563	B/. 31,455
Suppliers and others	<u>169,237</u>	<u>241,782</u>
	<u>B/. 201,800</u>	<u>B/. 273,237</u>
Current	B/. 201,800	B/. 273,237
	<u>B/. 201,800</u>	<u>B/. 273,237</u>

The balances payable to the Panamanian Treasury correspond to the fees per net ton pending for payment.

The Organic Law establishes that the ACP shall annually pay the Panamanian Treasury a fee per net ton, or its equivalent, collected from vessels paying tolls for use of the Canal. This fee shall be set by the ACP. At September 30, 2016, the total of such fees amounted to B/.379,973 (2015: B/.390,786).

20. Provision for marine accident claims

The provision for marine accident claims represents the estimated value of filed or anticipated claims for accidents in Canal waters for which the ACP expects to be liable.

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

	2016	2015
Balance at beginning of the year	B/. 21,041	B/. 12,864
Provision for the year	903	11,087
Payments made	(1,890)	(2,910)
Balance at end of the year	<u>B/. 20,054</u>	<u>B/. 21,041</u>

The provision is included as an expense of the current period under "Provision for Marine Accidents."

21. Other liabilities

Other liabilities are detailed as follows:

	2016	2015
Inventories – in transit	B/. 3,790	B/. 3,521
Miscellaneous claims	13,238	1,481
Adelanto del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	-	415
Others	4,096	17,303
	<u>B/. 21,124</u>	<u>B/. 22,720</u>

22. Labor, materials and other capitalized costs

The investments programs have been executed with ACP own resources and equipment, therefore, the operating expenses and capitalized costs are detailed as follows:

	<u>September 30, 2016</u>		
	<u>Total expenses</u>	<u>Capitalized costs</u>	<u>Net operating expenses</u>
Salaries and wages	B/. 530,883	B/. 44,987	B/. 485,896
Employee benefits	70,373	1,931	68,442
Materials and supplies	65,927	7,389	58,538
Depreciation	57,478	6,273	51,205
Fuel	135,393	3,001	132,392
Other expenses	16,048	193	15,855
	<u>B/. 876,102</u>	<u>B/. 63,774</u>	<u>B/. 812,328</u>

	<u>September 30, 2015</u>		
	<u>Total expenses</u>	<u>Capitalized costs</u>	<u>Net operating expenses</u>
Salaries and wages	B/. 479,488	B/. 44,900	B/. 434,588
Employee benefits	63,275	1,768	61,507
Materials and supplies	62,049	6,547	55,502
Depreciation	96,718	8,864	87,854
Fuel	95,474	2,964	92,510
Other expenses	13,251	177	13,074
	<u>B/. 810,255</u>	<u>B/. 65,220</u>	<u>B/. 745,035</u>

23. Income taxes

The ACP is not subject to income taxes, as stated in Article 43 of the Organic Law which exempts it from the payment of all national or municipal taxes, except for the employer's contribution of social security, educational insurance, workmen's compensation, fees for public services, and the fee per net ton.

the Labor Retirement Benefit (LRB) which continues to be active. The employee shall select between one program and the other, but in no case will be able to choose both. These programs were established for an indefinite period of time and could be suspended or modified by the Board of Directors. The LRB remains an option because it is included as such in collective bargaining agreement of the ACP, however, the probability that the employees choose the LRB is very low since the benefits provided by VRI are higher.

24. Employees benefits

The constructive and formal liability of the employee benefit programs was as follows:

	2016	2015
Benefit for employment retirement	<u>B/. 319,463</u>	<u>B/. 277,782</u>

In July 2012, the ACP established the Voluntary Retirement Incentive program (VRI) at the required retirement age for permanent employees and managers of the ACP. Before the establishment of the VRI, there was another program named

The requirements and criteria under the LRB are: 1) it applies to permanent employees in positions of trust and those permanent employees covered by collective bargaining agreement from the moment in which they complies with the required retirement age, according to the standards of the Caja de Seguro Social (regular and early retirement). Temporary employees, officials or permanent employees covered canal pilots' collective agreements are not eligible, 2) eligible employees must retire from the ACP within the period of time between the age of early retirement (55 years old for women and 60 years old for men), and 60 days after the regular retirement age (57 years old for women and 62 years for men), and 3) file "Termination of Employment Relationship Form" at least 30 calendar days before retirement, but not beyond the date you meet the regular retirement age.

The requirements and criteria under the VRI are: 1) the employee receives the benefit of VRI only if complies with 10 years of service and retires at the required age (early or regular) as may be he or she established by the Caja del Social Social, 2) be not less than 10 years working in the Canal; 3) the employee accepts the IRV offer, 4) the employee terminates work no later than 60calendar days after completing the required age, and 5) files the termination of employment form through voluntary resignation.

Beginning in the year ended September 30, 2014, the ACP changed its accounting for recognition of its liability to employees for post-employment benefits. The change was adopted prospectively and not retrospectively since the ACP believed any resulting accounting for prior years would not be material to its financial statements taken as a whole.

The ACP contracted independent actuarial services in order to estimate the present value of the total cash flow expected to be paid by the ACP in the event that the plan is maintained through the years and to determine the accrued liability at September 30, 2016. This estimate was made using the projected unit credit method and actuarial assumptions were considered, such as: statistics for average age of staff, frequency of dismissals, retirements, early retirements, mortality, salary increase and plan acceptance rates, among other related factors which allow to reliably estimate the present value of the liability, in accordance with IFRS, for both retirement plans.

During the actuarial study, the fair value of the liability was calculated as required by the IFRS at different interest rates and at different case scenarios which included historical data provided by the ACP to the independent actuary at September 30, 2016 using a discount rate equal to the yield curve for corporate bonds for investment grade securities issued by companies in the United States of America (AAA, AA, A). This study produced an annualized result of B/.319,463 at September 30, 2016.

The components recognized in the statement of financial position, the income statement and statement of comprehensive income, for both retirement plans, are detailed as follows:

	Statement of Financial Position	Income Statement			Statement of Comprehensive Income	Statement of Financial Position
	Oct. 1, 2015	Benefits costs	Net interest	Benefits paid	Actuarial adjustments	Sept. 30, 2016
Fair value of the benefits	<u>B/.277,782</u>	<u>B/.15,554</u>	<u>B/.4,722</u>	<u>B/.19,665</u>	<u>B/.41,070</u>	<u>B/.319,463</u>

The principal actuarial assumptions used are shown below:

	Age	2016	2015
		%	%
Discount rate		3.1	3.8
Salary increase		5.0	3.0
Mortality			
Female	57 years old	2.8	2.8
Male	62 years old	5.9	5.9
Disability			
Female	57 years old	1.2	1.2
Male	62 years old	1.9	1.9

Following are the projected disbursements of voluntary retirement benefits expected in future years:

	2016
Perfil de vencimiento de la obligación:	
De 0 a 1 año	B/.29,707
De 1 a 5 años	B/.85,508
De 5 a 10 años	B/.152,099
De 10 a 25 años	B/.354,022
Beyond 25 years	B/. 87,509

At September 30, 2016, the average duration of the obligation for the defined benefit plans for voluntary retirement of employees (VRI/LRB) is approximately 5.9 years at a discount rate of 3.1%.

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of September 30, 2016 is as follows:

Assumption Sensitivity level	Discount rate		Cost of Salaries	
	Increase 25 pbs	Decrease 25 pbs	Increase 25 pbs	Decrease 25 pbs
Impact on defined benefit obligation	(B/.3,552)	B/.3,691	B/.4,914	(B/.4,782)

Reimbursement right to ACP

The ACP contracted a reimbursement policy, in accordance with IAS 19, to cover the defined benefit plans for voluntary retirement of employees.

The policy ensures the ACP reimbursement of all payments made by the ACP in respect of defined benefit plans for voluntary retirement of employees during the term of the plan as long as the ACP makes annual installments to the insurance company as a guarantee deposit equal to the probable amount that the ACP would pay during the year for the retirement benefit plans. In addition, the reimbursement policy provides protection in each year of its term against the risk that the ACP suffers any financially incapacitating event to meet payment of obligations to its employees, for any reason, including illiquidity, if occurred during the term of the policy, as long as the ACP is current in the payments of the premium and the defined benefit plans for voluntary retirement are in effect. The policy does not cover the risk of default of the ACP that could arise from internal fraud, catastrophic physical risks, nuclear war, terrorism, and epidemics, which has been estimated at 3.41% of the total insured amount.

Changes in the reimbursement right to ACP during fiscal year 2016 are detailed as follows:

	Statement of Financial Position	Income Statement			Statement of Comprehensive Income	Statement of Financial Position
		Reimbursement right cost of the year	Net interest	Reimbursements during the year	Actuarial adjustments	September 30, 2016
	Oct. 1, 2015					
Reimbursement right to ACP	B/.268,310	B/.15,921	B/.4,561	B/.19,893	B/.39,669	B/.308,568

At September 30, 2016, the ACP paid the insurer B/.15,200 (2015: B/.20,248) in premiums of the reimbursement policy.

25. Risk management

The ACP maintains a conservative and prudent financial policy oriented to preserve its capital and generate optimal performance with low risk, for which various risk management activities are performed throughout the year, including: analysis, evaluation and risk mitigation. This allows management to plan and make decisions that enhance the economic contribution and operational excellence, improving the chances of achieving the strategic goals.

The ACP's capital structure consists of net debt (borrowings and bonds as detailed in notes 16 and 17), compensated by cash and bank deposit balances, other cost amortized financial assets (See note 9) and equity of the enterprise (consisting

of contributed capital, reserves, other equity accounts, and unappropriated retained earnings, as disclosed in notes 12, 13, 14 and 15, respectively).

Historically, the ACP has operated with its own resources due to its high levels of cash generated by its operations to afford its costs of operation, investment, functioning, maintenance and modernization. However, on December 9, 2008 the ACP subscribed to a common term financing agreement with five development agencies, which committed to grant borrowings totaling B/.2,300,000 with the purpose of partially finance the Canal Expansion Program, and more recently, in September 2015, when issued bonds in the international market by B/.450,000 in order to partially finance the building of the bridge on the Atlantic side of the Canal. (See note 17)

Categories of financial instruments

	2016	2015
Financial assets		
Cash and cash equivalents (Note 11)	B/. 314,407	B/. 470,501
Amortized cost:		
Operations with settlement in progress (Note 17)	-	441,042
Trade and other receivables (Note 6)	28,084	29,835
Other financial assets at amortized cost (Note 9)	2,250,416	1,796,575
	<u>B/. 2,592,907</u>	<u>B/. 2,737,953</u>
Financial liabilities		
Financial liabilities designated as hedging instruments (Note 18)	B/. 187,484	B/. 184,021
Amortized cost:		
Trade and other payables (Note 19)	201,800	273,237
Borrowings (Note 16)	2,300,000	2,300,000
Bonds payable (Note 17)	439,792	439,228
	<u>B/. 3,129,076</u>	<u>B/. 3,196,486</u>

Financial risk management objectives

ACP's main financial liability consists of borrowings, bonds payable and trade accounts payable. The main purpose of these financial liabilities is to finance the Canal Expansion Program and the new bridge at the Atlantic side of the Canal. The ACP also has cash, bank deposits, operations with settlement in progress, trade and other receivables, and funds invested in short term debt instruments held until maturity. The ACP also contracts hedging instruments.

The ACP is exposed to credit, market and liquidity risks.

The ACP administration monitors the management of these risks. ACP's Treasury coordinates the access to international financial markets, monitors and manages the financial risks related to the ACP's operations through internal risk reports, which it is analyzed the exposures depending on their degree and magnitude. These risks include market risk (including exchange risk and price risk), credit risk, liquidity risk, and interest rate risk. All the activities related to risk hedging are performed by teams of specialists with the appropriate knowledge, experience and supervision.

The ACP maintains policies that provide written principles about foreign exchange risk management, interest rate risk, credit risk, and the use of hedge financial instruments and the liquidity investment. Internal auditors periodically monitor the compliance with the policies and exposure limits. The ACP does not subscribe or negotiate financial instruments for speculative purposes.

The ACP's treasury quarterly updates the Board of Directors Finance Committee and follows up the risks and the implemented policies to mitigate risk exposure. The Office of Inspector General periodically audits treasury operations and reports to the Board of Directors.

The Board of Directors revises and approves the policies for managing each of the following risks:

Market risk

ACP activities are primarily exposed to financial risks due to variations of currency exchange, interest rates, and commodity prices. With the purpose of managing exposure to these risks, the ACP subscribes a variety of hedge financial instruments, including:

- Interest rate swaps to mitigate the risk of interest rate increases.
- Diesel price swaps to mitigate the risk of fluctuations in the price of this commodity used in the third set of locks contract for the Expansion Program and the contract of the construction of a bridge across the Canal at the Atlantic side.
- Option contracts for future diesel purchases to mitigate the risk of fluctuations in the price of light diesel required in the Canal regular operations.

Exchange rate risk management

The ACP has established a policy to manage foreign currency risk related to its functional currency. This policy indicates that all investments, and bank deposits, shall be in the currency of the United States of America, or in other currencies authorized by the Board of Directors.

As of September 30, 2016 and September 30, 2015 the ACP does not maintain commitments in other currencies. It only maintains deposits in the currency of the United States of America.

Interest rate risk management

The ACP is exposed to interest rate risk because it borrowed funds at both fixed and floating interest rates. The risk is managed by the ACP through the use of interest rate swap contracts. Given market conditions, hedging activities are evaluated regularly to consider interest rate volatility and risk tolerance, ensuring that the most conservative hedging strategies are applied.

Interest rate swap contracts

Since March 2010, the ACP established interest rate swap contracts, without collateral, to fix the interest rate on B/.800,000 variable rate loans. Of these B/.800,000, B/.200,000 were disbursed on March 1, 2010, B/.300,000 on October 29, 2010, and B/.300,000 on April 13, 2011. Semi-annual amortizations of B/.40,000 are programmed to start on May 15, 2019 until loan maturity on November 15, 2028.

Later, on July 2016 the ACP contracted interest rate swap contracts, without collateral, to fix the interest rate on B/.1,400,000 variable rate loans, even though this transaction would be effective starting on November 2016.

La ACP received the funds from these borrowings on the following dates:

<u>Date</u>	<u>Amount (B/.)</u>
June 29, 2012	100,000
March 4, 2013	50,000
April 15, 2013	100,000
May 3, 2013	50,000
June 24, 2013	50,000
July 30, 2013	100,000
September 27, 2013	100,000
November 29, 2013	300,000
January 24, 2014	300,000
February 4, 2014	250,000
	<u>1,400,000</u>

Principal amortizations would be B/.70,000 semi-annually starting on May 15, 2019 until its maturity on November 15, 2028.

According to interest rate swap contracts, the ACP agreed to swap the difference between the fixed and floating interest rate amounts calculated on the agreed notional principal amounts. Such contracts allow the ACP to mitigate the risk of interest rate changes over the cash flow of part of the hedged debt, agreed at a floating interest rate. The fair value of interest rate swaps at the end of the reporting period is determined by discounting future cash flows using the curves at the end of the period in question and the inherent credit risk in the contract, as it is detailed further ahead.

The following table details the notional principal amounts and the remaining terms of the outstanding interest rate swap contracts at the end of the reporting period:

Cash flow hedges

(Notional: B/. 1,400,000, effective date: May 17, 2010, maturity: November 15, 2028)

(Notional: B/. 800,000, effective date: November 15, 2016, maturity: November 15, 2017)

Contracts with floating interest rates and outstanding fixed payment rates	Average contracted fixed interest rate		Notional principal value				Fair value	
	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Less than 5 years	1.03%	-	B/.	1,400,000	B/.	-	B/.	3,255
5 years or more	4.67%	4.67%	B/.	800,000	B/.	800,000	B/.	187,484

The interest rate swaps are paid semi-annually. The floating rate on the interest rate swaps is at 6-month LIBOR rate. The ACP will pay or receive the difference between the floating and the fixed interest rate on a net basis.

All interest rate swap contracts exchanging floating rate interest amounts for fixed rate interest amounts are designated as cash flow hedges in order to reduce the ACP's cash flow exposure resulting from floating interest rates on borrowings.

Interest rate sensitivity analysis

The following sensitivity analyses have been determined based on the financial instruments exposure to interest rates at the end of the reporting period.

As of September 30, 2016, for each basis point increase/decrease in the LIBOR rate curve through the remaining term of the contract, the unrealized loss on the interest rate swap contract would decrease/increase by B/.843.7. This amount was calculated based on the DV01 indicator generated by Bloomberg's valuation model tool used in the valuation of interest rate swap contracts.

Fuel price risk

The ACP is exposed to commodity price fluctuations risk, mainly from the fuel used in its maritime operations and power generation activities for its operations and for the sale of surplus energy to Panama's National Grid ("Sistema Integrado Nacional"), to the extent that such variations cannot be transferred to ACP's customers.

Maritime operations

Annually, the ACP uses approximately 10 to 12 million gallons of light diesel on its vessel transit operations. Since October 20, 2009, risk management for price fluctuations on this commodity is mainly performed during the fiscal year, period that is considered significant for the implementation of appropriate commercial policies. The risk management is performed through specific hedging transactions that covers approximately 80% of the estimated volume.

For fiscal year 2016, the ACP purchased a hedge instrument (cap) establishing a maximum price of B/.2.00 per gallon for 5.95 million annual gallons in order to hedge the price fluctuation risk for the diesel used in operations. During fiscal year 2016 an accumulated fuel consumption of 12.79 million gallons was registered.

Energy generation

Power generation is related to the consumption of the Canal operations, while excess capacity is sold in the domestic electricity market. Until September 2016, the ACP consumed 17% of the energy produced, while the remaining 83% was sold to the electricity market. Hydroelectric plants produced 13% of the energy and thermal plants 87%.

Thermal plant generation is exposed to the risk of fuel price volatility. However, this price is indexed to the energy sale rate. This indexing is defined in contractual clauses when the energy is sold under previously defined contracts or in weekly reports when energy is not sold under contracts, namely, in the spot market.

Operational fuel price risk sensitivity analysis

As of September 30, 2016, the current price index for light diesel purchases made by the ACP was B/.1.45 per gallon. With an estimated consumption for fiscal year 2017 of 13.14 million gallons, assuming an upward variation trend that increases diesel price to B/.1.71 per gallon during fiscal year 2017, fuel expenses would show an increase of approximately B/.3.9 million. As of September 30, 2016, has not been contracted any hedging instrument for fiscal year 2017.

Credit risk management

It refers to the risk that the borrower or issuer of a financial asset may not comply, completely and on time, with any payment to

be made in accordance with the terms and conditions agreed upon when the obligation was acquired. To mitigate the credit risk, the liquidity investment policy establishes limits by industry and limits by issuer, as the result of the categorization of the Risk Assessment System adopted by the ACP, which includes the following factors: short-term risk rating, issuer leverage index, economic factor, liquidity index, and deterioration index.

Counterparty risk refers to the risk of a counterparty defaulting in the payment of a security purchase transaction. The ACP does not have counterparty risk, as it buys all of its securities using the method of payment on delivery ("delivery versus payment") through payment systems, using a custodian account.

Credit risk refers to the risk that one of the parties does not comply with its contractual obligations, resulting in financial loss to the ACP. To address this risk, ACP's policies only allow depositing funds in banking institutions and financial instruments that have more than one short-term international investment quality risk rating not less than the following: A-2 by Standard & Poors, P-2 by Moody's Bank Deposit Ratings, or F-2 by Fitch Ratings.

The ACP is not allowed to place its funds in banks or financial instruments when one of its ratings is lower than what is indicated herein, except for the Banco Nacional de Panamá (National Bank of Panama). ACP's exposure and the credit ratings of its counterparties are reviewed continuously. The credit exposure is controlled by counterparty limits that are reviewed quarterly through the use of an own financial model called "Risk Assessment System for Banking Institutions and Financial Instruments".

The maximum limits for funds deposits in each bank institution and financial instruments are assigned according to the assessment of the following weighted factors:

1. External rating
2. Capital coverage
3. Country risk
4. Liquidity index
5. Deterioration index
6. Performance index
7. Credit risk

Banking institutions are rated in three categories within the ACP's risk system:

- A. Up to B/.100,000
- B. Up to B/.80,000
- C. Up to B/.60,000

In addition to the credit risk of the treasury portfolio, the ACP maintains a credit risk from advances payments made to GUPCSA under the Contract for the Design and Construction of the Third Set of Locks, as explained in note 5. On the B/.

868,247 advance payment receivable from GUPCSA, ACP has bank and insurance guarantees totaling B/. 577,959, which account for 66% of the exposure. The remaining unsecured balance is covered under a joint and several guarantee issued by each of the four companies in the consortium for B/. 289,534, which make these companies accountable and obliges each of them for the outstanding advanced balances as if they were acquired on an individual basis. Furthermore, the ACP holds a Joint and Several Guarantee issued by Sacyr, Impregilo, Jan De Nul and CUSA and a Parent Company Guarantee signed by SOFIDRA, parent company of Jan De Nul, which were submitted to the ACP as part of its requirements to give its consent for the assignment of the contract from the consortium Grupo Unidos por el Canal (GUPC) to the corporation Grupo Unidos por el Canal, S.A. (GUPCSA), current contractor. Under these guarantees, the companies mentioned above, undertake before ACP, the joint and several liability, as main debtor, to guarantee to the ACP the compliance of all obligations, guarantees and commitments assumed by the Contractor (GUPCSA) in accordance with the terms and conditions of the contract. The fundamental analysis applied to the four companies in the consortium indicated that one or more of these companies are able to repay the total of this obligation.

Also, the ACP has an advance to Puente Atlántico, S.A. for B/.18,834 for the construction of the bridge across the Atlantic side of the Canal for B/.18,834 as explained in note 5. This advance is guaranteed by a B/.20,720 letter of credit issued by a bank with a credit risk rating of A+ granted by Standard & Poors.

Liquidity risk management

The ACP manages the liquidity risk through continuous monitoring of the forecasted and actual cash flows, and reconciling the maturity profiles for the financial assets and liabilities.

Historically, the cash generated by the ACP's operations has been enough to cope with its operations and the requirements of its investments program, while generating adequate returns to the ACP. However, since 2008, the ACP faced the necessity to obtain financing for a portion of the Canal Expansion Program. Subsequently, in September 2015, the ACP issued bonds in the capital markets in order to partially finance the new bridge across the Canal at the Atlantic Side. The credit facilities available to the ACP to reduce the liquidity risk are detailed afterwards.

Interest and liquidity risk tables

To finance the expansion program, the ACP has a Common Terms Agreement of credit facilities with five development financial institutions. Currently 4.3% of the debt is contracted at fixed effective rate of 5.31%, and the remaining 95.7% shows a moving average effective rate of 2.21%. The effective rate for the financing is 2.34%.

For the financing of the new bridge across the Atlantic Side of the Canal, it was established a fixed rate of 4.95% (effective rate of 5.14%) payable semi-annually in January and July of each year.

	Weighted average effective interest rate (%)	1 month or less	1-3 months	3-12 months	1 - 5 years	More than 5 years	Total
September 30, 2016							
Variable interest loan	2.21%	B/. -	B/. -	B/. -	B/. 550,000	B/. 1,650,000	B/. 2,200,000
Fixed interest loan	5.31%	-	-	-	25,000	75,000	100,000
Fixed interest rate Bonds	5.14%	-	-	-	-	450,000	450,000
		<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 575,000</u>	<u>B/. 2,175,000</u>	<u>B/. 2,750,000</u>

The following table details the ACP's expected cash flows for its main financial assets:

2016								
	Up to 1 month	1 - 3 months	3 - 12 months	1 - 5 years	More than 5 years	Total		
Time deposits	B/. 90,002	B/. 508,000	B/. 625,000	B/. -	B/. -	B/. 1,223,002		
Securities								
Held-to maturity	136,954	38,774	1,087,433	-	-	1,263,161		
	<u>B/. 226,956</u>	<u>B/. 546,774</u>	<u>B/. 1,712,433</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 2,486,163</u>		
2015								
	Up to 1 month	1 - 3 months	3 - 12 months	1 - 5 years	More than 5 years	Total		
Time deposits	B/. 90,001	B/. 95,000	B/. 1,044,657	B/. -	B/. -	B/. 1,229,658		
Operations with								
settlement in progress	441,042	441,042						
Securities								
hasta su vencimiento	-	-	751,918	-	-	751,918		
	<u>B/. 531,043</u>	<u>B/. 95,000</u>	<u>B/. 1,796,575</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 2,422,618</u>		

The ACP has used all of the creditors' financing for the Canal Expansion Program totaling B/.2,300,000, as well as an additional B/.450,000 from a bond issue for the construction of the bridge on the Atlantic side of the Canal.

The following table details the ACP's liquidity analysis for its financial instruments. The table has been designed based on contractual net cash flows that are paid on a net basis. Cash flows are based on the contractual maturities of the financial instruments.

	Less than 3 months	3 a 12 months	1 - 5 years	More than 5 years
September 30, 2016				
Trade and other payables	B/. 201,800	B/. -	B/. -	B/. -
Other financial liabilities	11,450	-	-	176,034
Borrowings	-	-	575,000	1,725,000
Bonds payables	-	-	-	450,000
	<u>B/. 213,250</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 575,000</u>	<u>B/. 2,351,034</u>
September 30, 2015				
Trade and other payables	B/. 273,237	B/. -	B/. -	B/. -
Other financial liabilities	13,044	-	-	170,977
Borrowings	-	-	345,000	1,955,000
Bonds payables	-	-	-	450,000
	<u>B/. 286,281</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 345,000</u>	<u>B/. 2,575,977</u>

All subscribed contracts with the different ACP counterparties have a clause that prevents the ACP from having to provide collateral guarantees for any unrealized loss resulting from the periodic valuations of these financial instruments.

Fair value of financial instruments measured at amortized cost

Except for what is detailed in the following table, the ACP considers that the carrying amounts of financial assets and financial liabilities recognized at amortized cost in the financial statements approximate their fair values:

	2016		2015	
	Carrying Amount	Fair Value	Carrying Amount	Fair Value
<i>Financial assets</i>				
Financial assets measured at amortized cost:				
Investment in securities	B/. 1,263,161	B/. 1,262,104	B/. 751,918	B/. 751,766
<i>Financial liabilities</i>				
Financial liabilities measured at amortized cost:				
Floating rate borrowings	B/. 2,200,000	B/. 2,126,162	B/. 2,200,000	B/. 2,161,297
Fixed rate borrowings	100,000	115,758	100,000	115,530
Fixed rate Bonds	439,792	508,154	439,288	442,044
	B/. 2,739,792	B/. 2,750,073	B/. 2,739,288	B/. 2,718,871

Valuation techniques and assumptions applied in order to measure fair value

The fair value of financial assets and financial liabilities is determined in the following manner:

- The fair value of financial assets and financial liabilities with standard terms and conditions and traded on active liquid markets is determined with reference to quoted market prices.
- The fair value of other financial assets and financial liabilities (excluding hedging instruments) is determined in accordance with generally accepted fixed pricing models based on discounted cash flow analysis using prices from current observed market transactions and quotes for similar instruments.
- The fair value of derivative instruments is calculated using quoted prices. When such prices are not available, a discounted cash flow analysis is performed using the applicable yield curve for the duration of the instruments for non-optional derivatives, and option pricing models for optional derivatives. Interest rate swaps are measured at the present value of future cash flows estimated and discounted based on the applicable yield curves derived from quoted interest rates.

Fair value measurements recognized in the statement of financial position

The following table provides an analysis of financial instruments that are measured subsequently to initial recognition at fair value, grouped into levels from 1 to 3 based on the degree to which the fair value is observed:

- Level 1: fair value measurements are those derived from quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2: fair value measurements are those derived from indicators other than quoted prices included within Level 1 which are observable for the assets or liabilities either directly (i.e. as prices) or indirectly (i.e. derived from prices).
- Level 3: fair value measurements are those derived from valuation techniques that include indicators for the assets or liabilities that are not based on observable market data (unobservable indicators).

	2016			
	Level 1	Level 2	Level 3	Total
LIABILITIES:				
Financial liabilities at fair value with changes in other comprehensive				
Hedged financial instruments	<u>B/. -</u>	<u>B/. 187,484</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 187,484</u>
	2015			
	Level 1	Level 2	Level 3	Total
LIABILITIES:				
Financial liabilities at fair value with changes in other comprehensive				
Hedged financial instruments	<u>B/. -</u>	<u>B/. 184,021</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. 184,021</u>

26. Related party transactions

Commercial transactions

During the year, the ACP executed the following commercial transactions with the Government of Panama institutions:

	Sale of goods and services		Purchase of goods and services	
	Year ended		Year ended	
	2016	2015	2016	2015
Sale of potable water to the Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	<u>B/. 28,967</u>	<u>B/. 29,462</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>
Other government entities	<u>3,978</u>	<u>6,223</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Caja de Seguro Social	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>70,373</u>	<u>63,275</u>
Fees paid to Panamanian Treasury	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>382,365</u>	<u>393,829</u>
	<u>B/. 32,945</u>	<u>B/. 35,685</u>	<u>B/. 452,738</u>	<u>B/. 457,104</u>

The following balances were outstanding at the end of the reporting period:

	Amounts owed by the Republic of Panama		Amounts owed to the Republic of Panama	
	2016	2015	2016	2015
Sale of potable water to the Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)	<u>B/. 5,301</u>	<u>B/. 5,087</u>	<u>B/. -</u>	<u>B/. -</u>
Other government entities	<u>1,964</u>	<u>2,140</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Caja de Seguro Social	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>20,436</u>	<u>18,840</u>
Public service fees	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>174</u>	<u>263</u>
Panamanian Treasury - fees per net ton	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>32,563</u>	<u>31,454</u>
	<u>B/. 7,265</u>	<u>B/. 7,227</u>	<u>B/. 53,173</u>	<u>B/. 50,557</u>

Amounts owed by and owed to the Republic of Panama are classified as accounts receivable and accounts payable, respectively.

Sales of goods and services to the Republic of Panama were made at ACP's usual list prices without discount.

The outstanding amounts are unsecured and will be settled in cash. No guaranties have been given or received. No expense has been recognized in the current or prior period for bad or doubtful debts with respect to the amounts owed by related parties.

Compensation and benefits to key executives

The ACP paid a total of B/.2,929 (2015: B/.3,267) for remuneration and benefits to its key management personnel. It is the responsibility of the Administration to determine the salaries of key management personnel in conformity with the Personnel Administration Regulations, subject to the Board of Directors ratification. It is the Board of Directors' responsibility to determine the salaries of the Administrator, Deputy Administrator, Inspector General and the Secretary of the Board of Directors.

27. Commitments

Commitments as a result of construction in progress contracts and undelivered purchase orders amounted to approximately B/.343,256 (2015: B/.747,258), as follows:

	2016	2015
Investment programs:		
Canal Expansion	B/. 52,528	B/. 315,678
Others	228,315	363,877
Sub-total	280,843	679,555
Operations	62,413	67,703
	B/. 343,256	B/. 747,258

Total commitments include the Panama Canal Expansion Program contracts awarded during the fiscal year totaling B/.4,709 (2015: B/.18,832).

Contracts awarded during fiscal year 2016, include leasing of excavation equipment for the Mandinga sector and leasing of equipment for excavation at the north plug to Panama Tractor, S.A. for B/.257 and B/.463 respectively; technical claim support and other services related to the third set of locks contract to CH2M Hill Panama S DE R L for B/.900.

ACP has contracts for purchases of energy which are guaranteed with performance bond issued by a bank with investment grade A+ from Standard & Poors. ACP and Gas Natural Fenosa for B/.18,840, ACP and ENSA for B/.10,422 and ACP and ETESA for B/.38.

Contracts awarded during fiscal year 2015, include installation of bank lights for the third set of locks access channel at the Atlantic site to Celmec, S. A. for B/.1,828, engineering services for Borinquen 1E Dam to URS Holdings Inc. for B/.3,500 and pumping equipment rental services for the Third Set of Locks, Pacific Side to Xylem Water Solutions Panama S de R L for B/.6,904.

Fiscal year 2016 balance includes the design-build contract for the Canal Expansion Program's major component, the third set of locks, to GUPCSA of B/.43,195 (2015: B/.295,778).

28. Contingent liabilities

GUPCSA:

As of December 15, 2016, the contingent liability not provisioned by ACP as a result of the claims received from GUPCSA totaled B/.3,277,721 in relation to the Third Set of Locks Project. These claims are at different stages of the dispute resolution process established in the Contract for the Design and Construction of the Third Set of Locks. Below is some general information in relation to the status of these claims.

Two of these claims, concerning concrete mixtures and aggregates, were denied by the ACP and subsequently submitted to the Dispute Adjudication Board (DAB), which ordered that of the B/.463,935 claimed by GUPCSA, ACP pays B/.233,234 plus interest in December 2014. This amount was paid by the ACP and subsequently paid B/.10,000 for additional costs incurred by GUPCSA after September 2014 until completion of concrete works, in conformity with DAB No.11 decision. Both sides have referred this dispute to arbitration under the International Chamber of Commerce (ICC) Arbitration Rules in March 2015, in two separate arbitrations which resulted in one consolidated arbitration. GUPCSA is seeking a total of B/.333,875 from the ACP, and the ACP is in turn calling for the return of the amount that was paid pursuant to DAB decision in Dispute 11, Dispute 10 for B/.14,000 and Dispute 14B for B/.6,400. The arbitration is at the jurisdictional stage, in which the arbitral tribunal would decide on the GUPC shareholders right to be a claimant in the arbitration. GUPCSA requested the inclusion of Dispute 13A for B/.99,000 in Case CCI No.20910/ASM (C-20911/ASM), previously decided and totally denied by the Dispute Adjudication Board.

Regarding the temporary cofferdam at the Pacific entrance, the claims submitted against ACP, have been denied by the DAB. GUPCSA presented a notice of dissatisfaction and an ICC arbitration was commenced in December 2013. The amount of the dispute is currently valued at B/.192,000. The hearing was held in July 2016 and the arbitral tribunal scheduled a final hearing for January 2017.

During fiscal year 2017, GUPCSA presented other claims for an amount of B/.16,392.

Others:

As of December 15, 2016, the ACP has received claims in the Third Chamber of the Supreme Court of Justice, related to the Contractor Grupo Howard, S. A. for the amount of B/.30,684. This contract corresponds to the Canal Expansion Program. Additionally, there are six claims compiled in one arbitral process related to the Contract for the Construction of a Bridge over the Canal in the Atlantic Side for the amount of B/.89,190.

The notes contained herein relate to claims against the ACP and cannot, nor should not, be considered as support or proof of acceptance of responsibility on the part of the ACP.

In the opinion of the Administration and its legal counsel, the determination of these matters will not have adverse effects of a significant nature on the financial position of the ACP.

29. Events that occurred after the reporting period

- a. Approximately B/.50 million owned by the Autoridad del Canal de Panama, which are deposited in a New York-based bank, have been withheld since November 18, 2016 by an attachment order issued to a third party who wishes to enforce an arbitral award against the Republic of Panama. The ACP, an autonomous legal entity with its own patrimony in accordance with the Constitution of the Republic of Panama, is not party to the controversy that underlies this arbitral award and rejects the merits of the attachment. The ACP will therefore challenge its validity in the corresponding courts in order to obtain its annulment.
- b. In a letter dated October 20, 2016, GUPCSA requested the ACP to eliminate the contractual obligation to deliver letters of credit to the ACP no later than November 16 and 17, 2016, which were a condition for extending the term for repayment to the ACP of advances given to GUPCSA for B/.289,534 (note 5 - Advances to contractors). In the absence of delivery of these letters of credit, these advances are due and must be paid to the ACP by the contractor no later than December 31, 2016 and January 1, 2017, respectively. On November 9, 2016, the ACP rejected this request.

Subsequently, on November 11, 2016, GUPCSA and its shareholders requested the ACP to extend the deadlines agreed for the delivery of the letters of credit mentioned above, at least until March 31, 2017. ACP responded to GUPCSA that would not grant an extension for the delivery of the Letters of Credit.

On November 16, 2016, GUPCSA requested one of the arbitral tribunals that settles claims between the parties to order the ACP to: (i) postpone repayment to the ACP of all advances given to GUPCSA until the completion of the claims (GUPCSA estimated that it would last until 2022); (ii) refrain from executing, demanding or otherwise requiring compliance of guarantees provided to the ACP by GUPCSA and its shareholders; (iii) to refrain from initiating at the local courts of any legal action related to the aforementioned guarantees or to take action against GUPCSA and its shareholders that may alter the status quo between the parties until the final resolution of all disputes between the parties.

As a result of this, on November 30, 2016, the ACP initiated a legal action before the English courts to seek a declaration that these courts, have exclusive jurisdiction to resolve matters in relation to said corporate guarantees. The contract states that corporate guarantees are subject to the laws and jurisdiction of England courts.

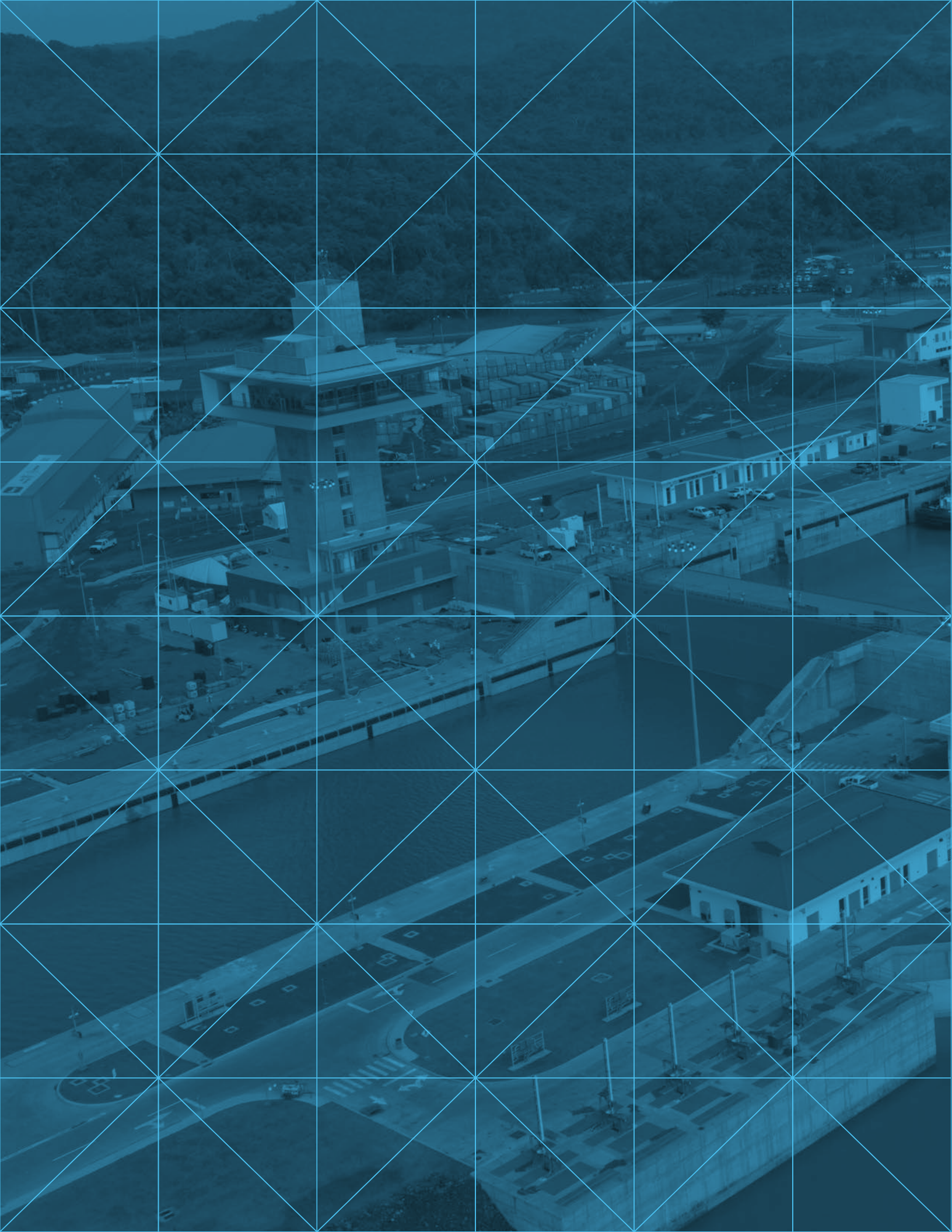
To date, there is uncertainty as to what the decision of the arbitral tribunal will be and it is not possible to estimate the financial effect it may have on the period for recovering the advances.


- c. On December 10, 2016, GUPCSA informed the Arbitral Tribunal which is in charge to decide on the arbitration related to the Concrete (Case CCI No. 20910 / ASM (C-20911 / ASM)), of the existence of two requests for arbitration that GUPCSA indicates it submitted on December 8, 2016 before the International Court of Arbitration of the ICC, and which copies were enclosed to the communication. The requests for arbitration do not indicate the total amount of each claim. However, the requests for arbitration include each an annex which refers to the terms of the Statement at Completion submitted by GUPCSA under Clause 14.10 of the Agreement. It is estimated that the amount of the applications is of B/.4,448,676 (first request) and B/.541,141 (second request).

As a result of these requests, the amount claimed by GUPCSA increased from B/.3,277,721 to B/.5,673,576.

It should be noted that most of the claims included in these requests were already in the instances previous to arbitration and therefore, had not been resolved by the DAB (Dispute Adjudication Board) which, pursuant to the Contract, is a prerequisite to arbitration. In fact, some claims have not even been notified to the ACP Contracting Officer. The ACP will have the opportunity to comment on these claims after being formally notified by the ICC Court's Secretariat.

- d. The Board of Directors approved at its meeting on December 15, 2016, the transfer to the Treasury of the operating and functioning economic surplus corresponding to fiscal year 2016 in the amount of B/.630,765. (See note 15).





For more information about the Panama Canal,
visit micanaldepanama.com or send a
email to info@pancanal.com

Production and Direction

Autoridad del Canal de Panama

Corporate Management,

Corporate Performance Section

Phone (507) 272-7383

www.pancanal.com

Design and Layout

Ají by Canya

