



Puerto de Huelva

 Autoridad Portuaria de Huelva

MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD



02 DIMENSIÓN ECONÓMICA

2.1 Política económica

Una línea básica de la política económica ha sido la autosuficiencia financiera en materia de inversión en la construcción de infraestructuras portuarias. Sin recurrir al endeudamiento y con recursos propios, se han desarrollado de forma eficaz aquellas obras portuarias que la demanda o las previsiones de esta han ido aconsejando realizar.

Se ha continuado la política de reducción de precios para favorecer la competitividad nuestra y de nuestros clientes, a través de coeficientes correctores y bonificaciones.



2.2 Situación económica y financiera

En un contexto de crecimiento del PIB español del 3,2% marcado por una reducción de la inflación con sucesivas subidas de tipos de interés, la actividad del Puerto de Huelva en 2024 ha evolucionado paralela a este crecimiento, tanto por la gestión de sus muelles e infraestructuras marítimas como por la explotación del Dominio Público Portuario concesionado y autorizado a un total aproximado de unas 300 empresas, generando 11,57 millones de euros de tasa de ocupación, un 10,14% más que en 2023, así como por la continuación de su ambicioso Plan de inversiones habiendo ejecutado en el total del ejercicio unos 24 millones de euros.

El importe total facturado alcanzó un total de 47,36 millones de euros a final de ejercicio, incrementando un 2,45% respecto a lo facturado en 2023. Esta cifra además ha permitido cerrar el ejercicio con una ejecución presupuestaria del 100,72% muy aquilatada a las previsiones iniciales.

A pesar de que en el cómputo total no ha existido apenas variación entre los importes facturados y los previstos

en el Plan de Empresa, si se han apreciado variaciones significativas en algunas partidas de ingresos que requieren algún comentario aclaratorio.

Ha tenido una evolución positiva respecto al presupuesto y al año anterior la Tasa de Ocupación procedente de las concesiones, que creció un 10,14% respecto a 2023 y un 9% por encima del presupuesto. La buena marcha en la gestión del Dominio Público y el incremento en concesiones y autorizaciones de ocupación, tales como la de WPI para una planta de tratamiento de plásticos o la de Exolum para una conducción de hidrocarburos, ha permitido este buen resultado durante 2024.

También la tasa al buque (T1) asociada a escalas y estancia de buques en puerto reportó un mayor ingreso para el puerto que el año anterior y que lo inicialmente previsto en presupuesto (+1,45%), se cerró el año con un crecimiento superior al 7% en lo que a buques entrados en puerto se refiere, y ello se ha materializado en un mayor ingreso de unos 150.000 euros frente a lo presupuestado.

También se mejoró el ingreso de esta tasa gracias a que el tamaño de las embarcaciones creció un 2,5% respecto del año 2023.

De igual forma, la "T6 por utilización de la zona de tránsito" ha proporcionado ingresos por encima del presupuesto en unos 63.000 euros. Este incremento viene provocado por una mayor agilidad en la gestión de los partes de ocupación y gestión posterior del servicio, que ocasionaron poner al día una facturación que había acumulado cierto retraso.

Igual evolución positiva han presentado a final de año los ingresos procedentes de las tarifas por servicios comerciales, aunque en este caso el impacto en el cómputo global ha sido más escaso. El crecimiento de este ingreso del 1,74% sobre lo presupuestado, se debe fundamentalmente a la subida de la tarifa F101 por uso de superficie en muelle provocada por el incremento de acopios en muelle de mercancías en franco crecimiento como son los "troncos/biomasa", el cemento o las briquetas y bobinas del siderometalúrgico.

Por último, los ingresos correspondientes a "indemnización y repercusión de daños" así como los procedentes de "Servicios varios" han experimentado también

En un contexto de crecimiento del PIB español del 3,2%, la actividad del Puerto de Huelva en 2024 ha evolucionado paralela a este crecimiento

un notable crecimiento durante 2024. Respecto a las Indemnizaciones y daños la subida ha sido totalmente coyuntural debido a la excepcional cuantía liquidada al antiguo concesionario DRACE GEOCISA (233.914,93€), el cual, una vez extinguida su concesión, llegó a un acuerdo indemnizatorio con la APH al objeto de restablecer las condiciones originales de la instalación que ocuparon en el Muelle de Saltes. Por su parte los “servicios varios” también duplicaron su facturación durante 2024 debido en este caso a las cuantías liquidadas por los intereses recibidos del Fondo de Accesibilidad Terrestre, así como a una mejor y más ágil gestión en la repercusión de IBI’s a las empresas autorizadas de nuestra zona de servicio.

Por el contrario, otros conceptos de ingreso presentaron descensos en importe respecto al presupuesto estimado, con lo que se han reducido los efectos positivos de las tasas anteriores. Tal es el caso de la “Tasa de actividad” de concesiones que termina el ejercicio con una caída del 6,5% respecto a lo inicialmente previsto en presupuesto. Debido a que importantes terminalistas y operadores sufrieron pérdidas en el volumen de las mercancías movidas durante el año 2023, que es la referencia para regularizar la tasa de actividad en 2024. Este fue el caso en concesiones tan importantes como la de ENAGÁS, que movió 1,4 millones de toneladas menos en 2023 o la Monoboia y el pantalán Reina Sofía de CEPESA, que perdieron 1 millón y 730.000 toneladas respectivamente.



Igual comportamiento negativo han presentado a final de año los ingresos por T3 “tasa a la mercancía” y T2 “tasa del pasaje” que descienden un 3,45% y casi un 30% respectivamente respecto a las estimaciones planteadas en el presupuesto del ejercicio. Los importantes retrasos acumulados en la presentación de certificados de peso y documentación en general por parte de las consignatarias durante el último mes del año terminaron afectando a la cifra final de tasa facturada y tuvieron que dejarse pendientes para liquidar a principios del ejercicio 2025 aproximadamente 40 buques con escala en 2024.

En cuanto a la tasa del pasaje que reduce su facturación en más de 44.000€ respecto a 2023, y debe su caída a la

también negativa evolución del número de pasajeros de línea regular que desciende en 2024 más de un 19%. La marcha de la línea regular con Canarias de Naviera Armas afectó negativamente a este tráfico perdiéndose alrededor de 3.500 pasajeros a final de año.

Al margen de los ingresos comentados, hay que destacar la partida de ingresos financieros, donde se incluyen los ingresos generados por las posiciones de tesorería, aunque también se recogen intereses de demora, de apremio, aplazamientos o préstamos. Respecto a la primera partida, el incremento de los tipos de interés en los mercados y la guerra de pasivo de las entidades financieras, permitieron obtener una retribución media de la tesore-

ría del 3,62%, con un total de ingresos de 5,01 millones de euros, frente a los 4,33 millones del ejercicio 2023.

En cuanto a los gastos generados por la explotación, incluidas las amortizaciones, alcanzaron los 46,49 millones de euros, frente a los 45,91 millones de euros de 2023, suponiendo un aumento del 1,28% que se debe tanto al aumento del 4,49% en los gastos de personal por revisiones salariales e incorporación de nuevos efectivos y del 2,83% en otros gastos de explotación, ya que las amortizaciones descendieron un -2,19% por la finalización del

como inmovilizado en curso y finalmente no se incorporaron a activos fijos como inicialmente se esperaba, la partida de suministros y consumos en 150.972,32 euros, un 10,87%, debido a la variación del precio de la energía eléctrica y dentro de otros servicios exteriores, que también aumentó en 215.457,67 euros, un 5,88%, destaca el incremento en las partidas de limpieza.

Respecto al presupuesto aprobado, la partida de gastos de personal fue inferior a lo previsto en -6,51%, suponiendo un menor gasto de -735.997,55 euros, debido a

gastos de explotación, resultando una aportación neta de 1.171.000,00 euros.

El resultado antes de impuestos se situó en 2024 en 11,14 millones de euros, frente a los 10,15 millones de 2023. El efecto del Impuesto de Sociedades se hace notar de forma positiva por la activación de derechos de deducción, incrementando el resultado final del ejercicio en 1,3 millones de euros resultando el beneficio final del ejercicio de 12,48 millones de euros, frente a los 11,93 millones de euros del año anterior, donde también se registraron derechos por deducciones no aplicadas.

La rentabilidad anual objetivo, donde se excluyen los ingresos y gastos que distorsionan el resultado, incluido el impuesto de sociedades, se sitúa en un 2,73%, superior al año anterior, que fue del 2,50%, habiendo aumentado el activo medio al incorporarse las obras ejecutadas del Plan de Inversiones.

Las ratios habituales de tesorería demuestran que se dispone de sobrada capacidad para hacer frente a las deudas, en particular, la ratio de tesorería inmediata para cubrir el pasivo corriente se sitúa en un 8,45. Esta ratio ha sido más elevada en 2024 debido a que una mayor partida de la tesorería disponible se mantuvo en cuenta corriente por el aumento de la remuneración, aunque la tesorería disponible se suele colocar en productos financieros más rentables, que requieren menor disponibilidad y cuya contratación se valora sobre las previsiones de tesorería.

Las ratios habituales de tesorería demuestran que se dispone de sobrada capacidad para hacer frente a las deudas.

plazo de amortización de algunos activos y el retraso en la incorporación de nuevos provenientes de la ejecución del plan de inversiones.

Entre las partidas de otros gastos de explotación, que se incrementó en 507.953,28 euros, un 2,83%, se redujo el gasto de reparaciones y conservación en -424.646,99 euros, un -6,86%, debido a que en 2023 se contabilizaron los desperfectos de la tormenta Bernard en la zona de servicio del puerto, pero por otra parte, se incrementaron de forma significativa la de asistencias técnicas en 565.411,35 euros, un 77,86%, por el traspaso a gasto de asistencias técnicas de tecnología que se encontraban

la menor incorporación de efectivos y el pago delegado de la Seguridad Social y la partida de otros gastos de explotación lo hizo en un -17,10% con un menor gasto de -3.801.126,56 euros, incidiendo de forma particular la no ejecución de obras de mantenimiento como la reparación del muelle Sur, la reparación de juntas del puente del Tinto y la ausencia de dragado por falta de autorización administrativa.

Es importante reseñar que el fondo de compensación interportuario aportado ha sido de 1.457.000,00 euros, que suma en el apartado de gastos de explotación, mientras que el recibido fue de 286.000,00 euros, como otros in-

Durante el año 2024, donde los recursos procedentes de las operaciones ascendieron a 25,89 millones de euros y las aplicaciones se redujeron por la menor ejecución de obras y la reducción de productos financieros a largo plazo respecto a 2023, se ha producido un aumento del Fondo de Maniobra en 8,32 millones euros, situándose en 143,87 millones de euros.

La ratio de gastos de explotación entre ingresos de explotación en 2024 ha sido del 88,43%. Para los próximos ejercicios, soportando las amortizaciones de las nuevas inversiones que se realicen, esta ratio tiende a valores elevados, por lo que hacemos referencia a que el EBITA mantendrá unos niveles similares a lo largo de los ejercicios incluidos en el Plan de Empresa, garantizándose la estabilidad financiera.

En otro orden de cosas, cabe señalar que el Balance ofrece una imagen financiera y patrimonial muy sólida. El Inmovilizado se financia en su totalidad con Fondos Propios y no existe endeudamiento ni a largo ni a corto plazo, que no sea el derivado del normal funcionamiento de la Entidad.

En el Pasivo, el patrimonio neto representa el 95,83% del total y dado que el fondo de maniobra es muy holgado, la entidad está haciendo frente a sus compromisos de pago sin problemas. En este sentido, cabe recordar que se cumple con el periodo medio de pago a proveedores de 30 días establecido en la Ley de lucha contra la morosidad, habiéndose situado en 2024 en 11,61 días.

Rentabilidad sobre activos (E_01)

De acuerdo con la definición del artículo 157 del RDL 2/2011 la rentabilidad sobre activos, expresada como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales medios, es la siguiente:

	2022	2023	2024
Resultado ejercicio ajustado (€)	10.370.322	11.294.269	12.316.389
Activos totales (s/art.157 RDL 2/2011)(€)	445.928.648	452.568.893	451.421.293
Ratio (%)	2,33%	2,50%	2,73%

Evolución de EBITDA (E_02)

La evolución del EBITDA expresado en euros, del total de toneladas movidas, de la ratio EBITDA frente a toneladas movidas y del porcentaje de variación del EBITDA frente al ejercicio anterior es la siguiente:

	2022	2023	2024
EBITDA(€)*	21.121.192	18.888.080	19.153.416
% variación de EBITDA *	5,24%	-10,57%	1,40%
Toneladas movidas	32.145.663	30.085.963	31.110.070
Ratio EBITDA/Tm	0,66	0,63	0,62

* A partir del 1 de enero de 2022 no se tienen en cuenta las subvenciones de fondos europeos.

* Para el cálculo de la variación del EBITDA respecto al año anterior se ha tomado los datos sin subvenciones de fondos europeos.

Servicio de la deuda (E_03)

El Inmovilizado se financia en su totalidad con Fondos Propios y no existe endeudamiento ni a largo ni a corto plazo que no sea el derivado del normal funcionamiento de la Entidad. Todas las posibles contingencias por morosidad están debidamente aprovisionadas. En cuanto al Pasivo, sólo cabe comentar, que la Entidad está haciendo frente a sus compromisos de pago con normalidad y que las deudas existentes son las derivadas del funcionamiento normal de la actividad. En definitiva, no existe endeudamiento y el servicio de la deuda es cero.

	2022	2023	2024
Amortizaciones de deuda	0	0	0
Intereses de deuda	0	0	0
Suma	0	0	0
Cash flow (€)	21.106.415	25.007.333	25.897.176
Ratio (%)	0,00%	0,00%	0,00%

Activos sin actividad (E_04)

Los activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos tres años que puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental son:

	2022	2023	2024
Terrenos sin actividad	42.403.104	38.869.065	46.511.183
Activos totales (s/art.157 RDL 2/2011)(€)	445.928.648	452.568.893	451.421.293
Ratio(%)	9,51%	8,59%	10,30%

Evolución en los gastos e ingresos de explotación (E_05)

La evolución durante los últimos años de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación es:

	2022	2023	2024
Gastos explotación (€)	43.243.221	45.910.468	46.497.292
Ingresos explotación (€)	57.403.359	51.721.859	52.578.281
Ratio(%)	75,33%	88,76%	88,43%



2.3 Nivel y estructura de las inversiones

Evolución de la inversión pública (E_06)

La evolución durante los últimos años de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria, en relación al *cash-flow* es:

	2022	2023	2024
Inversión pública total (€)	24.440.491	32.960.919	23.892.071
Cash-flow (€)	21.106.415	25.007.333	25.897.176
Ratio (%)	115,80%	131,81%	92,26%

Evolución de la inversión ajena (E_07)

La evolución de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria, en los últimos años, es:

	2022	2023	2024
Inversión privada (€)	99.548.000	76.502.000	293.053.000
Inversión pública (€)	24.440.491	32.960.919	23.892.071
Ratio (%)	407,31	232,10	1.226,57



Evaluación de la renovación de activos (E_08)

La evolución de la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios, en los últimos años:

	2022	2023	2024
Inversión pública(€)	24.440.491	32.960.919	23.892.071
Activos netos medios(€)	445.928.648	452.568.893	451.421.293
Ratio (%)	5,48%	7,28%	5,29%

2.4 Negocio y servicios

Evolución de los ingresos por tasas de ocupación y actividad (E_09)

La evolución, durante los últimos años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como el porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio es:

	2022	2023	2024
Ingresos cifra de negocios	44.182.848	44.513.724	45.222.965
Tasa de ocupación	10.273.520	10.513.193	11.578.889
Ratio (%)	23,25%	23,62%	25,60%
Tasa de actividad	5.724.503	5.281.414	5.179.715
Ratio (%)	12,96%	11,86%	11,45%



Evolución de las toneladas movidas por metro cuadrado de superficie de uso comercial (E_10)

En los últimos años la evolución de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial, es:

	2022	2023	2024
Toneladas movidas	32.145.663	30.085.963	31.110.070
Superficie comercial m²	5.246.600	5.246.600	5.246.600
Tm/m²	6,13	5,73	5,93

Evolución de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo (E_11)

La evolución durante los últimos años, de la evolución de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo es:

	2022	2023	2024
Toneladas movidas	32.145.663	30.085.963	31.110.070
Metro lineal de muelle en activo	7.413	7.413	8.113
Tm/m	4.336,39	4.058,54	3.834,60

Debe tenerse en cuenta que una parte importante del tráfico del Puerto de Huelva, cerca de un 30,7%, se realiza a través de una monoboya (9.543.229 Tm de crudo de petróleo en 2024).



2.5 Valor generado y productividad

Evolución del importe neto de la cifra de negocio por empleado (E_12)

En los últimos años, la evolución del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual) es:

	2022	2023	2024
Ingresos cifra de negocios (€)	44.182.848	44.513.724	45.222.965
Plantilla media anual	205	207	214
INCN/n.º empleado	215.526,09	215.042,14	211.322,27

Evolución de EBITDA por empleado (E_13)

En los últimos tres años, la evolución del EBITDA por empleado (plantilla media anual) es:

	2022	2023	2024
EBIDTA (€)	21.121.192	18.888.080	19.153.416
Plantilla media anual	205	207	214
INCN/n.º empleado	103.030,20	91.246,76	89.501,94

2.6 Impacto económico-social

El estudio de Impacto socioeconómico se aborda cada dos años. Durante el año 2025 se elaborará el nuevo estudio con datos de 2024.

