Memoria
de Sostenibilidad

Dimensión Económica

Dimensión Económica

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 la misma han ido aconsejando realizar.

Se ha continuado la política de reducción de precios para favorecer la competitividad nuestra y de nuestros clientes.

Situación económico-financiera

El descenso en el tráfico del año 2020 con un total de 29.919.220 toneladas, que ha supuesto un 11,52% menos que el ejercicio 2019, se ha visto reflejado en un descenso en los ingresos por tasas portuarias, que se han reducido en un -7,31% respecto al año 2019. La facturación de tasas ha alcanzado un total de 37,68 millones de euros frente a los 40,65 millones de euros del ejercicio 2019.

El resto de la cifra de negocio, con un importe facturado de 5,16 millones de euros lo forman los ingresos por servicios tarifarios, que se han visto incrementados en un 15,16%, debido principalmente al aumento de la tarifa de dirección de obras, como consecuencia del aumento en la ejecución de obras respecto al ejercicio anterior y el uso de los recintos de productos del dragado por parte de los concesionarios.

Del importe neto de la cifra de negocio, el 67,95% corresponde a las tasas de utilización y tarifas, donde se refleja de forma más directa la situación de los tráficos y donde, además del volumen, influyen otras variables como la naturaleza de las mercancías, la forma de presentación, los tipos de buques y las estancias o los muelles que se utilizan, y el 32,05% restante, con carácter más fijo, corresponde a las tasas de ocupación y actividad relacionadas con el dominio público portuario, aunque la tasa de actividad relacionada con dicha ocupación en algunas concesiones, como las terminales de mercancías, también se ve afectada por los tráficos. Las tasas de utilización, más relacionadas con el tráfico portuario han mostrado una disminución del -9,04%, alcanzando los 23,65 millones de euros frente a los 25,99 millones de euros del ejercicio 2019, quedando un 9,74% por encima de las previsiones del ejercicio, donde se contemplaba el efecto de la pandemia de covid-19 y la aplicación de bonificaciones y coeficientes reductores que no llegaron a ser efectivos por la falta de aprobación de la Ley de presupuestos.

Las tasas de ocupación y actividad relacionadas con el Dominio Público Portuario alcanzaron en el ejercicio 2020 un volumen de 13,72 millones de euros, un -4,10% inferior a los 14,31 millones de euros facturados en 2019, donde ha influido negativamente el efecto de las condiciones establecidas en el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del covid-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

Dentro de la partida de otros ingresos de explotación, por importe de 3,59 millones de euros, se ha producido un incremento del 32,35%, destacando el aumento en la facturación por incumplimiento de tráficos mínimos, habiéndose facturado partidas relativas al ejercicio 2019 y la facturación de servicios diversos, donde destaca el IBI liquidado por el Ayuntamiento de Huelva por bienes de concesionarios a los que se les refacturó dicho importe.

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, que en este ejercicio han sido muy bajos en relación con la tesorería disponible y los rendimientos de ejercicios pasados y también, se recogen intereses de demora, de apremio, de aplazamientos, intereses recibidos de Puertos del Estado por sentencias firmes de T3 o de préstamos al personal. Respecto a la primera partida, estos se han visto afectados negativamente por el descenso en los tipos de interés con los que las entidades financieras remuneran su pasivo, como consecuencia de la política monetaria del Banco Central Europeo para estimular la economía tratando de dar más liquidez al sistema financiero. Si a los bajos tipos de interés se le añade la recuperación de la inflación y las comisiones por saldos disponibles, se está produciendo una pérdida del poder adquisitivo que será difícil de contrarrestar dadas las dificultades para asumir riesgos con las que se encuentra la administración pública en general y de la Autoridad Portuaria en particular.

En cuanto a los gastos generados por la explotación, incluidas las amortizaciones, supusieron 43,99 millones, frente a los 42,46 millones de euros de 2019, suponiendo un incremento del 3,63%, debido principalmente a la partida de reparaciones y conservación, donde se refleja el mantenimiento de las nuevas obras que se van recepcionando, además de haberse incluido algunas actuaciones no previstas, donde destaca un accidente ferroviario que se repercutirá y a las provisiones por insolvencia de clientes, que se han agravado con la crisis de la pandemia.

Respecto al presupuesto aprobado, la partida de gastos de personal se situó un -2,20%, motivado por la no cobertura de plazas previstas y la partida de otros gastos de explotación lo hizo en un -14,17%, manteniendo dicha diferencia por la no ejecución de actuaciones previstas, como la rehabilitación del Muelle de Tharsis.

Es importante reseñar que el fondo de compensación interportuario aportado ha sido de 1.349.000,00 euros, mientras que el recibido fue de 268.000,00 euros, resultando una aportación neta de 1.081.000,00 euros, que suman en el apartado de gastos de explotación.

El resultado antes de impuestos asciende a 6,57 millones de euros, frente a los 10,80 millones de 2019. No obstante, teniendo en cuenta la previsión para el Impuesto de Sociedades de 2,87 millones de euros a favor de la Autoridad Portuaria, que este ejercicio cambia de régimen y donde se recogen unos derechos de deducción en la cuota para ejercicios futuros, el beneficio final del ejercicio asciende a 9,45 millones de euros, frente a los 10,78 millones de euros del año anterior.

La rentabilidad anual objetivo se ha situado en un 2,80%, algo superior al 2,69% del ejercicio anterior a pesar del descenso en el resultado del ejercicio, debido a la exclusión de los ingresos y gastos que distorsionan el resultado.

Los ratios de tesorería demuestran que se dispone de sobrada capacidad para hacer frente a las deudas. En particular, el ratio de tesorería inmediata para cubrir el pasivo corriente se sitúa en un 7,22, cuando lo recomendable sería situarlo entre el 0,5 y el 1, donde la tesorería disponible fuese suficiente para atender el pasivo a corto plazo, sin que exceda más de lo necesario, para evitar los recursos ociosos. Este ratio tan elevado se debe a que la tesorería disponible se está colocando a corto plazo al no disponerse de productos financieros a largo plazo que se adecuen a los requerimientos de la Autoridad Portuaria. De los 157,42 millones de tesorería a final del ejercicio 2020, las posiciones a corto plazo o disponible asciende a 128,31 millones de euros. Durante el año 2020, donde los recursos procedentes de las operaciones ascendieron a 19,92 millones de euros y la inversión fue de 41,20 millones de euros, ha producido un descenso del Fondo de Maniobra en 14,41 millones euros, manteniéndose en un volumen elevado de 133,05 millones de euros.

La ratio de gastos de explotación entre ingresos de explotación en 2020 ha sido del 85,71%, descontando el fondo de compensación y las insolvencias. Para los próximos ejercicios, teniendo en cuenta las amortizaciones de las nuevas inversiones que se realicen, este ratio tiende a incrementarse. No obstante, el EBITDA, que muestra un descenso del -11,61%, se 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. La entidad está haciendo frente a sus compromisos de pago sin problemas, siendo las deudas existentes las derivadas del funcionamiento normal de la actividad. 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.

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:

	2018	2019	2020
Resultado ejercicio ajustado (€)	12.651.917	11.191.475	11.366.519
Activos totales (s/art.157 RDL 2/2011) (€)	414.233.395	415.408.899	405.777.873
RATIO (%)	3,05%	2,69%	2,80%

Evolución de EBITDA (E_02)

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

	2018	2019	2020
EBITDA (€)	19.779.850	25.527.194	22.564.534
% variación de EBITDA	-21,40%	29,06%	-11,61%
Toneladas movidas	32.996.864	33.813.726	29.919.220
RATIO EBITDA/Tm	0,60	0,75	0,75

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.

	2018	2019	2020
Amortizaciones de deuda	0	0	0
Intereses de deuda	0	0	0
Suma	0	0	0
Cash flow (€)	16.053.079	20.813.181	19.924.344
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:

	2018	2019	2020
Terrenos sin actividad (m²)	42.403.104	42.403.104	42,403,104
Activos totales (s/art.157 RDL 2/2011) (€)	414.233.395	415.408.899	405.777.873
RATIO (%)	10,24%	10,21%	10,45%

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:

	2018	2019	2020
Gastos explotación (€)	46.396.825	42.465.737	43.994.161
Ingresos explotación (€)	51.026.977	52.435.283	51.330.395
RATIO (%)	90,93%	80,99%	85,71%

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:

	2018	2019	2020
Inversión pública total (€)	19.240.327	20.457.632	41.205.728
Cash-flow (€)	16.053.079	20.813.181	19.924.344
RATIO (%)	119,85%	98,29%	206,81%

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:

	2018	2019	2020
Inversión privada (€)	15.285.000	18.365.000	27.452.000
Inversión pública (€)	19.240.327	20.457.632	41.205.728
RATIO (%)	79,44%	89,77%	66,62%

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:

	2018	2019	2020
Inversión pública (€)	19.240.327	20.457.632	41.205.728
Activos netos medios (€)	414.233.395	415.408.899	405.777.873
RATIO (%)	4,64%	4,92%	10,15%

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:

	2018	2019	2020
Ingresos cifra de negocios	45.291.597	45.129.705	42.837.290
Tasa de ocupación	9.113.524	9.317.085	9.228.256
RATIO (%)	20,12%	20,65%	21,54%
Tasa de actividad	5.277.468	4.998.569	4.500.855
RATIO (%)	11,65%	11,08%	10,51%

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:

	2018	2019	2020
Toneladas movidas	32.996.864	33.813.726	29.919.220
Superficie comercial m2	5.245.600	5.246.600	5.246.600
Tm/m2	6,28	6,44	5,70

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:

	2018	2019	2020
Toneladas movidas	32.996.864	33.813.726	29.919.220
Metro lineal de muelle en activo	7.745	7.413	7.413
Tm/m	4.260,41	4.561,41	4.036,05

Debe tenerse en cuenta que una parte importante del tráfico del Puerto de Huelva, cerca de un 26,96%, se realiza a través de una monoboya (8.066.009 Tm de crudo de petróleo en 2020).

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:

	2018	2019	2020
Ingresos cifra de negocios (€)	45.291.597	45.129.705	42.837.290
Plantilla media anual	218	220	220
INCN/n. º empleado	207.759,62	205.135,02	194.714,95

Evolución de EBITDA por empleado (E_13)

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

	2018	2019	2020
EBITDA (€)	19.779.850	25.527.194	22.564.534
Plantilla media anual	218	220	220
INCN/n. º empleado	90.733,26	116.032,70	102.566,06

Impacto económico-social

El estudio de impacto socioeconómico se aborda cada dos años. Durante el año 2021 se elaborará el nuevo estudio con datos de 2020.