

# PRESENTACIÓN





## 0.1 Saluda del Presidente



**E**n esta Memoria Anual presentamos los resultados y el análisis general de la actividad portuaria desarrollada durante el último ejercicio 2014 que acabamos de finalizar. El movimiento portuario generado ha sido reflejo de la situación del transporte marítimo internacional que afectan a los tráficos más relevantes de nuestro puerto, destacando los graneles líquidos influenciado por el precio del mercado del crudo y el contexto político internacional con la inestabilidad en las regiones productoras de petróleo, factores que inciden de forma muy significativa sobre este tráfico.

Nuestro puerto constituye un elemento fundamental en el desenvolvimiento económico de nuestra ciudad, por su eslabón esencial en la cadena de comunicación y transporte entre la Ciudad y el resto de España tanto para el tráfico de pasajeros y vehículos como para las mercancías, los cuales reflejan un crecimiento sostenido durante los últimos años y que continua teniendo reflejo en esta anualidad.

Durante el año se totalizaron más de 11.000 buques en el conjunto total de los tráficos, con un total de 57,2 millones de G.T cifras con un ligero descenso aunque guardan similitud con el ejercicio anterior, reflejo directo del tránsito portuario y sobre todo de las operaciones de avituallamiento de buques atracados como fondeados en bahía y de las escalas en los buques de pasaje de línea regular con Algeciras.

El tráfico de graneles líquidos incluyen las descargas de combustible y las operaciones de suministro a buques, las cuales ha alcanzado la cantidad de 766.708 tons anuales, cantidad inferior en comparación con el año precedente, debido principalmente a los precios del combustible y la crisis económica que han repercutido negativamente en ello, sobre todo el comportamiento del precio de los distintos productos derivados del petróleo que se suministran en las operaciones

de bunkering. No obstante, seguimos siendo un referente en este tráfico para la navegación por el mediterráneo, sustentadas gracias a la calidad del servicio prestado y le experiencia consolidada en este tráfico. A todo ello hay que añadir la capacidad de atender a buques en bahía mediante suministro a través de gabarra, lo que libera las limitaciones que pudieran existir en cuanto al tamaño de los buques ya que ahora pueden atenderse a aquellos de mayor eslora y desplazamiento fuera de la dársena en fondeo.

El tráfico de graneles sólidos se reduce a la importación de materiales para la construcción, fundamentalmente cemento y arena, que en los últimos años tuvo un aparatoso crecimiento por la vinculación con el citado sector y que ha vuelto a descender a valores tradicionales manejando un total de 32.462 tons de estos productos a granel.

El tráfico de mercancía general que ha circulado por nuestras instalaciones ha sufrido un ligero descenso de un 0,91 % con un total de 963.388 tons, reflejo de la actividad mercantil derivada del establecimiento de nuevas empresas y superficies comerciales en la ciudad y en la zona portuaria.

El tráfico ro-ro (en batea o camión de carga rodada) ha representado un 99 % del tráfico total de mercancía general, creciendo un 0,42 % en sintonía con las importaciones de productos con la península generada por la actividad productiva, comercial y de servicios que se han desarrollado durante el año. El movimiento de mercancías por contenedor ha alcanzado las 114.988 tons y los 19.383 en número de TEU's, (unidad equivalente a veinte pies) experimentado crecimientos del 18,7 % y 1,87 % respectivamente más que el año anterior.

La mejora en las instalaciones a fin de dar un mejor servicio de calidad para el tránsito de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje ha llevado al crecimiento de forma sostenida en los últimos años, seguimos con cifras totales cercanas a los 2 millones de pasajeros y 375.000 vehículos anuales, de los cuales un 70% son residentes en Ceuta y el resto fruto de la fidelización que optan por Ceuta para cruzar el Estrecho. Un servicio de línea regular que tiene su concentración máxima en época estival en la Operación Paso del Estrecho (OPE), donde el tránsito de pasajeros y vehículos aumenta consolidándonos como segundo puerto de la OPE., en la fase retorno, en este sentido hemos aumentado con respecto al año anterior en un 15 % tanto en pasajeros como en vehículos.

Estos movimientos se han visto favorecido por la mejora sufrida en nuestras instalaciones, concretamente la Estación Marítima y su zona interior, los atraques y galerías elevadas de viajeros, tanto en el propio edificio como en la zona de embarque y preembarque, con una mejora en la ordenación de la accesibilidad y seguridad de los accesos de entrada y salida de vehículos y peatones a la Terminal Marítima. También, se han llevado a cabo actuaciones para la remodelación y ajardinamiento de la avenida principal del muelle C. Dato, vía principal de acceso para los pasajeros, lo que supone un nuevo adelanto para seguir consolidando este tráfico que nos coloca entre los primeros puertos españoles en movimiento de pasajeros en línea regular.

Igualmente se ha logrado reforzar en gran medida nuestros objetivos de mantener los estándares de calidad del servicio que se presta a los citados pasajeros que con la entrada en vigor del nuevo reglamento de la Unión Europea sobre derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables,

se han establecido una serie de normas para cuando viajan por vía marítima. Esta normativa recoge el derecho a la información, asistencia en caso de cancelaciones o retraso, incluso asistencia especial en puerto y a bordo de los buques a personas con discapacidad o movilidad reducida. Con la llegada del nuevo reglamento se introduce un detallado sistema de compensaciones en los supuestos de retraso y cancelación de salidas, a la vez que se regula, entre otros aspectos, la información mínima que debe facilitarse a los pasajeros e impone a navieras y operadores la creación de mecanismos accesibles de tramitación de las posibles reclamaciones.

Otras evidencias que se suman a estos datos son las continuas llegadas en los últimos años de buques de la Armada Rusa, desde que la flota rusa en 2010 comenzara a contemplar las instalaciones portuarias de Ceuta como punto estratégico para sus operaciones de avituallamiento ya han pasado más de 50 buques de diferentes flotas y más de 7.500 militares rusos. Estos datos confirman el interés de la marina rusa por el puerto ceutí para realizar las paradas de sus unidades de flota, que junto con la atención y el trato prestados a sus miembros, hacen que estas visitas sean fructíferas para los establecimientos comerciales de la ciudad. Con estas escalas se continúa en la senda iniciada hace cuatro años por la que apostó la Autoridad Portuaria de Ceuta, gestionando la llegada de estos buques para las oportunas labores de avituallamiento que, sin duda, producen reflejo y repercusión en la economía comercial de la ciudad, y por tanto del Puerto.

Al margen de los tráficó, las inversiones vienen marcadas por una reducción en el presupuesto siguiendo las directrices recibidas del Ministerio orientadas a la contención en el gasto y la eficiencia en la gestión, las cuales han sumado un total de 1.740.000 euros, destinadas principalmente a obras varias y menores de las que podemos destacar las obras de "Reforma y adecuación de itinerarios accesibles en zonas del Muelle España y Avenida Cañonero Dato", la "Preparación de redes técnicas en la parcela 91" con motivo del traslado de los ocupantes de las naves industriales localizadas en el muelle España a la zona de Poniente, conocidas como área 91 y las actuaciones de "Refuerzo de Seguridad" consistentes en obras de cierre de los accesos en los dique de Poniente y Levante, colocando nuevos controles en entrada y salida tanto de personas como de vehículos.

Asimismo, hay programadas y aprobadas nuevas inversiones para la anualidad del 2015, la más significativa la "Habilitación del Muelle España", cuya ejecución pretende acondicionar el citado muelle para adecuarlo al tráfico de pasaje turístico, y cuyas obras consistirán básicamente en la definición de una nueva ordenación del muelle de España, así como la adecuación de los edificios existentes y la demolición de dos edificios dedicados al almacenaje, la nueva ordenación dispondrá de sistemas de iluminación, señalización, zonas verdes, una nueva configuración de los sistemas de seguridad introduciendo nuevos cerramientos que contemplen la organización de las zonas de tránsito y circulación de vehículo ligeros autorizados y el tráfico de servicios públicos de transporte, guardando en su diseño la estructura original del muelle, generando superficie para que se pueda organizar la operatividad de embarque y desembarque con más facilidad y albergar buques con mayor eslora, esta inversión está contemplada por un total de 2.104 miles de euros.

También, hay que comentar el proyecto de "Mejora del atraque adosado a la 3º alineación del Dique de Poniente", con un presupuesto aprobado de 2.884 miles de euros, previsto su inicio para el próximo año 2015, consistente en la construcción

de un atraque de 65,70 m de longitud, formado por 2 cajones prefabricados de hormigón de 32,80 m de eslora, adosado al actual dique de Poniente con el objetivo de incrementar el calado de dicha instalación, y por tanto, favorecer la incorporación de buques de mayor desplazamiento.

Continuamos promoviendo actuaciones en una relación directa y diaria entre la Ciudad y el Puerto que alcanza un significado esencial para el desarrollo de la economía local en todos sus aspectos, por lo que continuamos trabajando e impulsado acuerdos entre ambas instituciones que nos lleven a potenciar la infraestructura náutica deportiva y turística, ofreciendo un mejor funcionamiento para equilibrar la presión social con la actividad económica comercial que integre aún más al Puerto con la Ciudad en beneficio del ciudadano.

Hacemos hincapié en la importancia que la política de sostenibilidad tiene en nuestra planificación y explotación portuaria, con una adecuada política hemos logrado mejorar la integración con nuestro entorno, reducir los costes de las operaciones portuarias, mejorar las oportunidades de negocio y mejorar la accesibilidad a nuestras instalaciones. Nuestra Memoria de sostenibilidad y el Plan de Empresa son una buena muestra del trabajo realizado así como la obtención de la certificación integrada del sistema de gestión correspondiente a los sistemas de calidad, medioambiente y prevención.

Las medidas de futuro del Puerto de Ceuta para los próximos años pasan por plantear actuaciones para mejorar la competitividad con respecto a otros puertos cercanos que permita el crecimiento y desarrollo de nuestro escenario geográfico creando importantes sinergias que deben ser aprovechadas por nuestro puerto, la creación de un valor añadido respecto a otros puertos alternativos desarrollando actividades productivas o logísticas relacionadas con la actividad portuaria que nos haga ser más ventajosos.

La oferta de infraestructuras y servicios del Puerto de Ceuta no puede concebirse de forma aislada a la que se genera en el resto de modos de transporte, por lo que nuestras posibilidades de crecimiento están enfocadas a aprovechar por un lado, la situación geoestratégica de la que disponemos al estar situado un enclave privilegiado que da acceso al Mediterráneo y enlaza Europa y África a través de nuestra situación en pleno estrecho de Gibraltar, y por otro, desarrollar infraestructuras actuales que permitan aumentar nuestros tráficó y su diversificación, aprovechando nuestras valiosas fortalezas al existir demanda de terreno y nuevas superficies operativas como la 1º fase de ampliación del Puerto, destinadas a actividad industria y logística que introducen un mayor valor y atractivo adicional para posibles operadores interesados en nuestro puerto.

Concluyo recordando los planteamientos que estamos siguiendo con consonancia con el Organismo Público Puertos del Estado, controlando tanto los gastos como las inversiones para ajustarlos lo más posible a los requerimientos reales de la demanda buscando el equilibrio financiero que permita el desarrollo de nuestras instalaciones para ganar en competitividad garantizando así una mayor eficacia del Puerto de Ceuta.

  
D. José Francisco Torrado López  
Presidente de la Autoridad Portuaria

## 0.1 Salute of the President



This Annual Report shows the results and the analysis of the management developed in the Port during 2014. The port movement generated has been a reflection of the international maritime transport that affects the most relevant traffics of our port, highlighting the liquid bulks influenced by the market price of the crude oil and the international political context together with the instability in the oil producer regions. These elements influence this traffic a lot.

Our port is an essential element in the economic development of our city due to its basic link with the communication and transport chain between the City and the rest of Spain as the traffic of passengers and vehicles as merchandise. They reflect a sustained growth during the last years and it still has influence on the Annual Report .

Approximately 11,000 ships reach the total of traffics during the year with a total of 57,2 millions of GT. These figures, although with a light fall, are similar to the previous year, a direct proof of the port traffic and, above all, the provisioning activities of docked ships or anchored in bay and the ship scales in the regular line with Algeciras.

The traffic of liquid bulks includes fuel downloading and supply operations of ships, which have reached the amount of 766.708 tons annually, an inferior figure compared to the previous year. This is mainly due to fuel prices and the economic crisis which have negative effects on this, specifically, the prices of products that come from petroleum provided in bunkering. Nevertheless, we are a model of this traffic in the Mediterranean Sea, thanks to the quality of the provided service and the consolidated experience in this kind

of traffic. Moreover, we have to add the capacity of serving ships in bay through barge supply. This releases limitations in relation to ship size due to the fact that we can deal with ships of more length and longer ships, outside the dock in anchor.

The traffic of solid bulks for the import of materials for buildings, mainly cement and sand, has considerably increased due to the link with the aforementioned sector and it has decreased to traditional figures, reaching a total amount of 32.462 tons in bulk.

The merchandise movement that has taken place in our facilities has slightly decreased 0,91% with a total amount of 963.388 tons, a reflection of the commercial activity derived from the establishment of new enterprises and commercial surfaces in the city and in the Port area.

Ro-ro traffic (in punt or general cargo lorry) has represented 99% of the total traffic in general merchandise, growing 0,42% with products import to the Peninsula produced by the productive, commercial and service activities which have been developed during the year. The merchandise movement through container has reached 114.988 tons and 19.383 in TEU's numbers (equivalent to 20 feet) experiencing a rise, reaching to 18,7% and 1, 87% respectively more than the previous year.

The improvement of the facilities, aimed at giving a better quality service in passengers and vehicles as luggage circulation, has provoked the sustained growth during the last years. The figures are nearly 2 millions passengers and 375.000 vehicles annually. 70% are residents in Ceuta and the rest, people who cross the Strait through Ceuta. A regular service which has its highest concentration in the summer period in the Crossing the Strait Operation (OPE), in which the traffic of passengers and vehicles increase placing us as the second port of the OPE in the return phase. This way, we have increased in relation to the previous year around 15% in passengers and vehicles. .

These movements have been favoured by the infrastructures improvement, specifically, the Maritime Station and its interior, berths and galleries for passengers in the building and in the boarding and pre-boarding areas. There is also an improvement in the organization and security at the entry and exit of vehicles and passengers to the Maritime Station. Restructuring on accessibility and gardening actions of the main avenue of the quay C Dato have also taken place. This is the main access for passengers, which is a new advance for the consolidation of this traffic which places us among the first Spanish Ports in passenger movements in regular line.

At the same time, we have achieved our goals of maintaining the quality service standards we provide the aforementioned passengers. The new EU regulation about the rights of the passengers who travel by sea and navigable ways, establishing a number of rules for the time they travel by sea, entered into force. This regulation relates the right to information, assistance in the case of cancellations or delays, even special assistance in the Port and in the Ships for disabled people or people with reduced mobility. This regulation introduces a detailed system of financial compensations in delays and

# 01 Presentación / Introduction

cancellations before departure. It also regulates, among other aspects, the minimal information that should be provided to passengers and it imposes the creation of possible complaint-handling mechanisms to the shipping and operators.

Other proofs added to the whole information are the arrival of Russian Army ships to our Port in the last years. Since 2010, Russian fleets have chosen Ceuta infrastructures as a referent to stop for provisioning. Since then, there have already been more than 50 ships and 7,500 Russian soldiers. This information confirms the interest of the Russian Army in our Port and it has turned into an incentive for stores of Ceuta because of the incomes in these places, highlighting the synergy effects between Port and city. With these scales we continue what started four years ago and what the Port Authorities bet for, managing the arrival of these ships for provisioning and which are the reflection and result of commercial economy in the city, and therefore the Port.

Apart from the traffics, the investments are reduced in the budget following the guidelines received by the Ministry and led to the containment of the expense and the management efficiency. They have reached a total of 1,740,000 euros destined mainly to varied and small works such as "Changes and adaptations of the accessible routes in areas of España quay and Cañonero Dato avenue", the "Preparation of technical nets in the 91 plot" due to the move of people who occupied the industrial units located in España quay in the Poniente area, known as 91 area and the actions of "Security Reinforcement", which consist of closing works to the access to Poniente and Levante docks, placing new entry and exit controls for people and vehicles.

Likewise, new investments are approved for the year 2015 and the most relevant is the "Fitting out of the España dock", whose execution expects to prepare the aforementioned dock for the tourist traffic. Basically, these works will consist of defining a new order of the España dock as well as the adaptation of the existing buildings and the demolition of the two buildings used as warehouses. The new order will have a lighting system, signposting, gardening areas, a new configuration of the security systems introducing new closings that consider the organization of the movement areas, the circulation of authorized light vehicles and the public transport services traffic, maintaining the original structure of the dock and generating a surface in order to organize the efficiency of the boarding and the unloading easier and to hold ships with a bigger length. This investment supposes 2.104 thousands of euros.

In the same way, it is important to talk about the "Improvement of the berth attached to the third alignment of the Dique de Poniente, with an approved budget of 2.884 thousands of euros. The project will start in 2015 and it consists of the building of a berth of 65,70 m. of length, composed of 2 prefabricated caissons made of concrete of 32,80 m., attached to the current Dique de Poniente, with the aim of increasing the depth of that infrastructure. Thus, this favours the incorporation of ships with a higher level of movement..

We go on motivating actions in a direct and daily relationship between City and Port, which reaches an essential meaning for

the local economic development in all its aspects. We continue working on to make agreements between both institutions in order to promote the nautical and recreational infrastructure and also the tourist one, with a better working in order to balance the social pressure with the economic trade so as to integrate the Port into the City to benefit citizens.

We emphasize the importance the sustainability policy has in our planning and port exploitation. With a suitable policy, we have improved the integration of our environment, we have reduced the costs of port operations and we have improved the business opportunities and the accessibility to our facilities. Our sustainability Report and the Business Plan are a good example of the work we carried out, as well as the obtaining of the integrated certification of the management system which corresponds to the quality, environment and prevention systems.

The future plans of Ceuta Port will be concentrated on suggesting actions to improve the competitiveness regarding other near ports. These actions will foster the growth and the development of our geographic scene by creating synergies that should be used by our port, the creation of an added value with regard to other alternative ports and by developing productive and logistical activities related to the port activity in order to make us more beneficial.

The infrastructure and service offer of Ceuta Port cannot be understood like an isolated element. Therefore, our growth possibilities are focused, on the one hand, on taking advantage of our geostrategic situation, since we are located in a privileged settlement which has access to the Mediterranean Sea and it joins Europe with Africa through our situation in the Strait of Gibraltar. On the other hand, we can develop current infrastructures that allow to increase our traffics and their diversification, taking advantage of our valuable strength; since there is an existing demand of lands and new operational surfaces, such as the first enlargement phase of the Port, destined to industrial and logistical activity that introduce a higher value for potential operators interested in our port.

I conclude by remembering the proposals we are following in agreement with the Public Organization of Ports of the State, taking control of the expenses and the investments in order to adjust them as much as possible to the real request of the demand, looking for the financial balance that allows the development of our facilities to be more competitive, ensuring a higher effectiveness of Ceuta Port.

  
D. José Francisco Torrado López  
Presidente de la Autoridad Portuaria

# 02

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ceuta  
Board of Directors of the Port Authority of Ceuta



**Componentes del Consejo de Administración / Members of the Board of Directors****Presidente.**

President of the Port Authority.

D. José Francisco Torrado López.

**Vicepresidente.**

Vicepresident of the Port Authority.

D. Jesús Leonardo Fernández Lera. Capitán Marítimo.

Vocal nato, Harbour master.

**Representantes de la Administración del Estado.**

State General Administration Representatives.

Dña. Sara María de Bustos Nogales. Abogado del Estado.

Public prosecutor.

D. Jaime Odena Martínez. Puertos del Estado.

State Ports.

D. Francisco Verdú Abellan. Delegación del Gobierno.

Government Delegation.

**Representantes de la Ciudad Autónoma de Ceuta.**

City Representatives.

D. Pedro Manuel Sierra García.

D. Juan Manuel Doncel Doncel.

D. José Ramón Olmedo Izar de la Fuente.

D. Gregorio García Castañeda.

**Representantes del Municipio.**

Municipal Representatives.

D. Juan Luis Arostegui Ruiz.

D. Sergio Moreno Mateo.

**Representantes de sectores económicos y sociales.**

Economic and social sector representatives.

D. José Carreto Mayén. Central Sindical U.G.T.

U.G.T. Union Headquarters.

D. Jesús Juan Barrientos Carrasco. Central Sindical CC.OO.

CC.OO Union Headquarters.

D. Karim Bulaix García-Valiño. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.

Official Chamber of Commerce, Industry and Shipping.

D. Rafael Montero Avalos. Confederación de Empresarios.

Confederation of Entrepreneurs.

**Por la Autoridad Portuaria.**

By the Port Authority

**Director.**

Director of the Port Authority.

D. Cesar López Ansorena.

**Secretario.**

Secretary of Board of Director

D. Gerardo Toral Carleton. Secretario General de la Autoridad Portuaria.

General Secretary of the Port Authority.



## 1- INTRODUCCIÓN

Nuevamente y como en ejercicios anteriores nos es grato presentar la memoria anual de actividades del Puerto de Ceuta correspondiente a 2014. Durante el pasado año y como de costumbre la actividad del puerto estuvo caracterizada por la coyuntura económica local y así el balance presentado por la Autoridad Portuaria refleja la evolución del tráfico portuario en este contexto.

## 2- TRÁFICOS

Seguidamente damos cuenta de la evolución de los principales tráfico durante el año:

### 2.1- TRÁFICO PORTUARIO TOTAL

El tráfico portuario total alcanzó los 2,31 millones de toneladas lo que representó un descenso del 7,96% respecto al tráfico total del año 2013, acumulándose por tercer ejercicio consecutivo el crecimiento negativo en el volumen de tráfico. El desglose ha sido el siguiente:

#### 2.1.1- TOTAL MERCANCÍAS POR SU FORMA DE PRESENTACIÓN

Durante el ejercicio el total de mercancías por forma de presentación se ha visto reducido en un 6,92% debido fundamentalmente al descenso del tráfico de graneles (sólidos y líquidos) como comentamos a continuación.

##### 2.1.1.1- GRANELES LÍQUIDOS

En general el tráfico de graneles líquidos de Ceuta son productos petrolíferos diversos con destino a su entrega como bunker para buques y al abastecimiento de la propia Ciudad. Durante 2014 el precio en el mercado del petróleo crudo experimentó una fuerte caída pasando de los 110 -115 US\$/b a comienzos del año hasta los aproximadamente 70 US\$/b a finales del mismo, en una línea de continuo descenso durante todo el año, influenciado por la inestabilidad en el contexto político internacional, las expectativas sobre el crecimiento de la economía y la situación en oriente medio y Siria, la crisis en Ucrania y Crimea la inestabilidad en las regiones productoras de petróleo y la pugna por el control del mercado. Por su parte el dólar estadounidense mantuvo una tendencia al alza respecto al Euro durante todo el periodo. Teniendo estos dos factores una incidencia muy significativa sobre el mercado del petróleo y sus derivados se hace muy difícil prever la respuesta del precio de los distintos productos, factor clave para entender el negocio de avituallamiento de combustibles marinos. El puerto de Ceuta se aprovisiona en algo más del 45% del mercado español -fundamentalmente de la refinería de Algeciras- mientras que el resto proviene del mercado internacional, principalmente de la cuenca mediterránea 22% (Italia, Grecia y Francia) y el resto del mar del norte (Holanda y Reino Unido) y Atlántico (Francia y Portugal).

En España en 2014, las importaciones de petróleo crudo se incrementaron un 2,0% frente al año anterior, alcanzando 59,45 millones de toneladas (Nigeria se sitúa como principal suministrador) y un aumento en la producción de productos refinados, lo que ha llevado una mayor utilización de la capacidad de refino. En el total del año el consumo de productos petrolíferos (54,350 mt) disminuyó en un 0,5% en comparación el año 2013 aumentando las exportaciones un 4,3% y las importaciones un 16%. En esta línea, el consumo total de fuel oleos aumentó un 3,7%, disminuyendo la demanda total de fuel oleo de bajo índice de azufre (un 7,6%) y aumentando la del resto de fueles (7,7%). El total de fuel oleos y gasoleos utilizados para el transporte marítimo alcanzó la cifra de 8 millones de toneladas, con un aumento del 8,26% respecto a 2013, el consumo total de fueles para la navegación marítima internacional alcanzó la cifra de 6,74 mt mientras que la de gasoleos 1,263 millones.

El consumo a nivel local de productos petrolíferos según datos de la Corporación de Reservas Estratégicas se mantuvo en línea con años anteriores en el entorno de las dieciocho mil toneladas correspondiendo 7 mil toneladas a gasolinas de 95 y 98 I.O. y 11 mil toneladas a gasóleo A.

A pesar de las circunstancias el tráfico de graneles líquidos se mantuvo en el puerto de Ceuta experimentó una caída del 10,66% en 2014 acumulando por tercer año consecutivo un descenso que ha frenado el crecimiento ininterrumpido que había experimentado este tráfico durante los años anteriores. Analizando los datos en el detalle los productos descargados en Ceuta procedentes del mercado nacional fueron cuantitativamente los que más acusaron este descenso. La reducción en 68.809 t de los productos suministrados como bunker explican el descenso en el tráfico cuya cifra total alcanzó las 766.708 toneladas.

### 2.1.1.2- GRANELES SÓLIDOS

En el puerto de Ceuta el tráfico de sólidos a granel se reduce a la importación de áridos y cemento que se emplean en el sector de la construcción y, aunque de poca relevancia por volumen tradicionalmente, durante los últimos años experimentó un espectacular crecimiento duplicándose prácticamente su volumen en apenas cinco años. Durante 2014 por los muelles del puerto se manipularon un total 32.645 toneladas, 11.839 de las cuales lo hicieron con utilización de instalación especial. La cifra que supone un descenso del 48,5 % sitúa este tráfico en valores tradicionales tras unos últimos años en los que el consumo de materiales de construcción había alcanzado récords históricos. El transporte de graneles sólidos hasta la ciudad se produce íntegramente por navegación de cabotaje y utiliza en el caso del cemento las instalaciones especiales situadas en el muelle de levante operadas por las compañías CEMEX (3.050 t en 2013) y HOARCE (8.788 t en 2013). A pesar de haberse reducido el volumen de cemento manipulado a través de instalación especial en un 41,89% situándose en 11.839 toneladas, la coyuntura de este tráfico indisolublemente vinculado a la actividad del sector de la construcción y las dificultades de extracción de áridos en las canteras de Benzú.

### 2.1.1.3- MERCANCÍA GENERAL

El tráfico de mercancía general alcanzó un total de 963.388 toneladas lo que supuso un ligero descenso de 0,91% sobre el año 2013. De este total el tráfico RO-RO representó un 99,5% experimentando a su vez un crecimiento del 0,42% sobre el año anterior.

La mercancía en contenedor se incrementó hasta alcanzar las 114.988 t (un 18,7% de aumento) lo que traducido a unidades equivalentes de veinte pies supuso 19.383 TEUs, es decir un 1,87% más que el año 2013. Encontramos una explicación a este incremento por crecimiento de mercancías indicativo del volumen del comercio transfronterizo y de las nuevas superficies comerciales instaladas en la ciudad ello a pesar del descenso en el volumen total de mercancías del sector agroganadero y alimentario (-10,6%).

Analizando por partidas la mercancía general según su naturaleza en el ejercicio 2013 los incrementos mayores se produjeron en el capítulo de otras mercancías varias en contenedor (un 117%) las correspondiente a taras de contenedores plataformas y camiones necesarios para el transporte de contenedor (un 2,4%) y las que se clasifican dentro del epígrafe de maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos (un 60%), mientras que perdieron peso los materiales de construcción y otros productos siderúrgicos relacionados con el sector de construcción.

Dado la especial situación de la ciudad de Ceuta en relación al comercio exterior el tráfico está completamente descompensado en sentido netamente importador y así el 64,19% de las mercancías tienen su destino en la ciudad, mientras que el embarque de carga general en un 78,5% corresponde a los pesos de los contenedores o vehículos donde se transporta la mercancía y prácticamente el resto prácticamente en un 80% (2.450 t de fangos procedentes de MARPOL, 47.036 t correspondientes a RSU y otros hasta totalizar 56.421) se corresponden al transporte declarado de residuos producidos en la Ciudad que se trasladan a la península para su reciclaje y eliminación.

Por último mencionar el incremento en el número de unidades de transporte intermodal -vehículos industriales- que por utilización del sistema RO-RO de carga y descarga utilizaron las instalaciones portuarias en 2014 y que en total alcanzaron la cifra de 57.278 vehículos de diversas clases frente a los 58.031 del año anterior, es decir un 1,2% menos.

### 2.1.2- AVITUALLAMIENTO

El tráfico de avituallamiento disminuyó un 12,5% respecto al ejercicio 2013 acumulando su tercer año de descenso consecutivo si bien. En cuanto al suministro de agua a buques que alcanzó las 37.131 t experimento un incremento del 13,5% sobre lo certificado el año anterior. En total el tráfico de avituallamiento supuso 548.990 t de las cuales el 93,2% (511.859 t) correspondieron a bunkering.

Aunque el puerto de Ceuta un año más se encuentra en un buen momento en relación a este tráfico particular incidencia han tenido la competencia de otros puertos, especialmente y de cara al futuro Malta, además de la reducción en el consumo por los buques, por otro lado la limitación desde el primero de julio del año 2011 en el 1% de contenido en azufre para los fueles de uso marino en las zonas ECA (Emission Control Areas) del Báltico y del Mar del Norte, que exige a los buques que se dirigen a estos lugares reducir sus emisiones obliga a disponer de este producto y destinar líneas de transporte exclusivas a fin de no producir alteración de las características especiales del combustible bajo en azufre. La demanda de fueloleo residual bajo en azufre (LSF), aunque de momento escasa en volumen de pedido es previsible que año a año vaya aumentando ya que en 2015 se cumplirá el plazo establecido para la reducción de los niveles de azufre en los bunkers

marinos (del 0,1 % para el Mar del Norte y del 1% para el Mediterráneo) establecido en las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. A su vez las compañías petroleras están actualizando sus refinerías para reducir el porcentaje de salida de combustible pesado (HFO) del barril de crudo debido a la imposición de los requisitos ambientales cada vez más estrictos que rigen el contenido de azufre de los productos petrolíferos. Para los próximos años han de afrontarse nuevos retos debido a la cada vez más fuerte competencia y al estrechamiento de los márgenes, además la modificación en octubre de 2012 de la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, que pretende reducir las emisiones con el fin de proporcionar protección a la salud humana y al medio ambiente, que impone la adopción de las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) cuyo estándar de 0,50% para los límites de azufre fuera de las zonas designadas de Control de Emisiones de SO<sub>2</sub> (SECAs) será obligatorio en aguas de la UE en 2020.

En el futuro el puerto debe seguir confiando en este tráfico ya que a pesar del deseo de reducir las emisiones de azufre, la necesidad de cumplir con los requisitos de contaminación del aire y el impulso de la Unión Europea por la utilización de combustibles alternativos con la introducción del uso de GNL como combustible para uso marítimo, lo cierto es que la flota mercante mundial consume actualmente alrededor de 330 millones de toneladas de combustible al año, el 80-85 por ciento de los cuales es el combustible residual con alto contenido de azufre, y que se calcula que solamente el 20 por ciento del transporte marítimo podrá adoptar soluciones de propulsión híbridas, con baterías u otras formas de almacenamiento energético.

En el largo plazo, es esperable que el transporte marítimo de corta distancia pueda aprovechar combustibles alternativos producidos a nivel regional (tales como biogás, biodiesel, metanol, electricidad e hidrógeno) mientras que la navegación que realiza el transporte oceánico o de altura siga necesitando combustibles disponibles a nivel mundial. No está claro a día de hoy que la tendencia sea hacia el GNL y el biodiesel, ya que las instalaciones de suministro distan mucho de estar disponibles y además recientes experiencias han puesto de manifiesto que aún pueden presentarse alternativas para cumplir las nuevas normas.

### 2.1.3- PESCA FRESCA

El volumen de la pesca fresca descargada en los muelles de Ceuta alcanzó la exigua cantidad de 18 t continuando en 2014 la misma tónica de monótona languidez de los años anteriores. En total el valor declarado en primera venta fue de 27.354 €. Dada su población Ceuta podría proporcionar un tráfico cercano a las 900 toneladas de pescado fresco anual si se tiene en cuenta que el consumo medio de pescado fresco en España de 10 a 12 kg/hab.-año, que podría haber alcanzado la cifra de 57,29 millones de toneladas de registro bruto. Analizando las escalas los buques de línea regular y de pasaje supusieron el 56% del tráfico totalizándose 7.213 escalas de estos buques frente a las 6.368 escalas del año anterior -un 13,27 % de incremento- aunque el ejercicio, un año más, estuvo marcado por el número de buques fondeados para hacer operaciones de avituallamiento de combustible que pasaron de representar un 19,7% del total de buques que recalaban en Ceuta únicamente para realizar este tipo de operaciones (641 s/3.259) en 2014 frente a un 14,55% (641 s/4403) en 2013.

## 2.2- BUQUES

El tráfico de buques durante 2014 se mantuvo en cifras similares a las de años anteriores si bien experimentó un ligero descenso de un 2,53% debido a la actividad de suministro de combustibles que lógicamente se dejó notar en la cifra total del ejercicio que se cerró con 11.171 escalas. El volumen y tonelaje del total de la flota que recaló en el puerto de Ceuta se redujo en un 3,27% alcanzándose la cifra de 57,29 millones de toneladas de registro bruto. Analizando las escalas los buques de línea regular y de pasaje supusieron el 56% del tráfico totalizándose 7.213 escalas de estos buques frente a las 6.368 escalas del año anterior -un 13,27 % de incremento- aunque el ejercicio, un año más, estuvo marcado por el número de buques fondeados para hacer operaciones de avituallamiento de combustible que pasaron de representar un 19,7% del total de buques que recalaban en Ceuta únicamente para realizar este tipo de operaciones (641 s/3.259) en 2014 frente a un 14,55% (641 s/4403) en 2013.

## 2.3- PASAJEROS Y VEHÍCULOS

La cifra de pasajeros durante 2014 experimentó un aumento en cuanto al número total de pasajeros que utilizaron las instalaciones portuarias respecto a los registros del año anterior, en total utilizaron las diferentes infraestructuras del puerto de Ceuta un total de 1.957.050 pasajeros (un 4,35% de aumento). El año estuvo marcado por la práctica desaparición del transporte aéreo de pasajeros al dejar de operar la línea aérea que comunica Ceuta con la península aunque, según la estadística facilitada por AENA, fueron 2.813 los pasajeros que utilizaron las instalaciones del helipuerto en vuelos comerciales.

En cuanto al número de vehículos en régimen de pasaje durante 2014 transitaron por el puerto un número total de 372.853 vehículos en régimen de pasaje, lo que supuso un aumento de un 1,3% sobre el año anterior, el tráfico continúa compensado y concentrado en la época estival y así durante los meses de verano el puerto recibe durante

la Operación Paso del Estrecho casi un 37% del tráfico total anual de pasajeros y un 38% del total anual de vehículos en apenas los tres meses que dura esta campaña de verano.

### 3- INVERSIONES

En un plan marcado por la reducción de inversiones durante el ejercicio 2014 la inversión total ascendió a la cantidad de 1.740 Miles de Euros. Si bien los capítulos correspondientes a obras varias y menores y suministros e instalaciones mantuvieron la línea habitual del puerto de Ceuta en pasados ejercicios, destacaron las obras de preparación de redes técnicas en la parcela número 91, sobre la que se otorgaron en concesión las actividades que se trasladan desde el muelle de España; las actuaciones de refuerzo de la seguridad en el puerto que han consistido en el cierre de los accesos en los diques de Poniente y Levante, colocando nuevos controles para la entrada/salida tanto de personas como de vehículos; y la reforma y adecuación de itinerarios accesibles en zonas del muelle de España y camino de servicio del muelle Cañonero Dato consistentes en la eliminación de barreras arquitectónicas del edificio de la Autoridad Portuaria y en la adecuación de los pasos de peatones hasta la Estación Marítima, en cumplimiento del Real Decreto 505/2007 de 20 de abril por el que se aprueban las normas básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso a los espacios públicos urbanizados y edificaciones, la Ordenanza Municipal para la accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas del Transporte y de la Comunicación de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

### 4- GESTIÓN ECONÓMICA

#### 4.1- CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

El importe neto de la cifra de negocio ha alcanzado los 15.985 Mil euros en el ejercicio 2014, un 1,6% menos que el ejercicio anterior. De esta cifra el 88% (14.080 Mil euros) proviene de los ingresos por tasas portuarias y el resto (1.905 Mil euros) a otros ingresos de negocio. Dentro de los ingresos por tasas se destaca las variaciones experimentadas por los ingresos de las tasas al pasaje.

El conjunto de ingresos que se recoge en el epígrafe de tasas del pasaje es el que más importancia tiene comparativamente al resto de tasas que devenga el puerto y ha alcanzado 7.086 Mil euros -lo que supone un 50% del total de tasas- frente a los 6.405 Mil de 2013 este incremento se ha debido al aumento del tráfico, a la optimización de la gestión económica respecto al mismo y al ajuste de los coeficientes correctores y bonificaciones existentes. La tasa al pasaje representa el 74% del total de ingresos por tasas de utilización especial de las infraestructuras portuarias, seguida en orden de importancia por la tasa a la mercancía (1.320 Mil euros) que representa un 13,8% del total de los ingresos por tasas y la tasa del buque que alcanzó 1.136 Mil euros y representó un 11,8% del total de ingresos por tasas de utilización especial.

En cuanto a la explotación de los terrenos portuarios los ingresos por tasa de actividad relacionada con concesiones y autorizaciones durante el ejercicio supuso 1.228 Mil euros (1.142 Mil en 2013) mientras que la tasa de ocupación alcanzó 3.097 Mil euros, siendo la suma de ambas tasas por aprovechamiento de los terrenos un 30,7% de los ingresos por tasas a la Autoridad Portuaria.

El epígrafe de otros ingresos de negocio se redujo un 12,7% alcanzando la cifra de 1.905 Mil euros frente a los 2.183 Mil del año 2013. En él se incluyen los ingresos por servicios comerciales prestados por la Autoridad Portuaria (un 49% sobre el total con un 17,8% menos que los correspondientes al año anterior), los ingresos por tarifas de suministro 204 Mil euros (un 12,6% más que en el año anterior) y la cifra de facturación de la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques, que se redujo debido al descenso en el número de escalas hasta los 768 Mil euros un 11,3% menos que el ejercicio anterior.

El apartado de otros ingresos de explotación supuso 2.872 Mil euros frente a los 3.133 Mil euros del ejercicio 2013. Este capítulo incluye el fondo de compensación interportuario recibido que supuso 2.313 Mil euros frente a los 2.223 Mil de 2013 y el epígrafe de ingresos accesorios y otros de gestión corriente que pasaron de 507 Mil euros en 2013 a 192 Mil en el 2012 debido a la disminución de ingresos por intereses de demora.

Por otro lado, los gastos de explotación, en los que se incluyen los gastos de personal, otros gastos de explotación y las amortizaciones de inmovilizado, han aumentado con respecto al ejercicio 2013. En total en el año 2014 alcanzaron los 19.720 miles de euros frente a los 18.104 miles de euros de 2013. En relación a gastos de personal.

Las partidas que han supuesto mayor gasto han sido la de gastos de personal que supone un 36% del gasto total y se ha incrementado un 3,9% respecto al año anterior, alcanzando los 7.507 Mil euros y la de servicios exteriores que alcanzó 6.126 miles de euros. Cabe destacar el incremento experimentado por la partida de "pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales" que ha pasado de 41.819,17 euros en el ejercicio 2013 a 1.330.658,33 euros en el presente ejercicio debido al cambio de criterio acordado con la IGAE para la dotación de las provisiones derivadas de los saldos pendientes de pago por parte de la Ciudad Autónoma de Ceuta. En la

actualidad se están llevando a cabo negociaciones con la Ciudad para la liquidación y pago de las deudas mutuas existentes entre ambas administraciones.

Las dotaciones para amortización del inmovilizado en el ejercicio han disminuido hasta alcanzar los 4.043 Mil euros frente a los 4.054 mil del ejercicio 2013.

El resultado de explotación obtenido durante el ejercicio 2014 ha alcanzado la cantidad de 287 Mil euros positivo, lo que supone una reducción respecto al año anterior y a pesar de que las cifras de explotación son positivas el resultado final del ejercicio se ha visto reducido por los resultados financieros negativos que han supuesto un gasto por valor de 941 Mil euros que se deben principalmente a la imputación de los gastos financieros por el servicio de la provisión efectuada en 2009 para hacer frente a las reclamaciones de tarifas como consecuencia de la declaración de inconstitucionalidad de los apartados 1 y 2 del artículo 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en virtud de la STC 102/2.005, de 20 de abril, respecto a las cantidades abonadas en concepto de tarifas portuarias.

El ejercicio se ha cerrado con un resultado, incluido el financiero, que ha alcanzado la cifra final de 278.249,61 Euros en negativo.

#### **4.2- BALANCE DE SITUACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA AL 31-12-2014**

Al cierre del ejercicio 2014 los activos totales ascendieron a 120.973 Mil euros, de los que 134 mil corresponden al Inmovilizado Intangible, que representa un 0,11 % del activo total; 87.613 miles de euros corresponden al Inmovilizado Material neto, que representa un 72,42% del activo total y las Inversiones Inmobiliarias alcanzan los 13.321 miles de euros representando el 11,01 % del total de activo. El Activo Corriente asciende a 19.845 miles de euros, de los que 7.119 miles corresponden a Deudores Netos, 2.538 miles a inversiones financieras a corto plazo y 10.188 miles de euros a Tesorería y otros activos líquidos equivalentes.

Los Fondos Propios ascienden a 58.823 miles de euros, de los que 56.028 miles de euros corresponden a Patrimonio, 3.072 miles de euros a Resultados Acumulados, y -278 miles de euros al Resultado del Ejercicio. Las Subvenciones Donaciones y Legados Recibidos alcanzan un total de 23.663 miles de euros. El Pasivo No Corriente incluye las Provisiones a Largo Plazo por importe de 27.207 miles de euros y las Deudas a Largo Plazo con entidades de crédito por importe de 2.393 miles de euros. Las Deudas a Corto Plazo ascienden a 2.517 miles de euros repartidos de la siguiente forma: Deudas con Entidades de Crédito 948 miles de euros, Proveedores de Inmovilizado a Corto 846 miles de euros y Otros Pasivos Financieros 723 miles de euros. En Deudas con Empresas del Grupo y asociadas a corto plazo aparece un saldo de 117 miles de €, que ha aumentado con respecto a los 36 mil € de 2013. Los Acreedores Comerciales a Corto Plazo alcanzan los 6.255 miles de euros de los que 1.124 miles de euros corresponden a Acreedores Comerciales, 798 miles de euros a Anticipos de Subvenciones y 4.332 miles de euros a Otras Deudas con las Administraciones Públicas.

#### **4.3- SOCIEDADES PARTICIPADAS**

La Autoridad Portuaria de Ceuta no participa en ninguna sociedad mercantil.

**EL DIRECTOR**  
César López Ansorena

# 03

## Informe de Gestión del Director Director's Business Report



## 1. INTRODUCTION

One more year and as in previous exercises, we gladly present this annual report of Ceuta Port activities related to 2014. During last year and as it occurs in the previous ones, the port activity was focused on the local economic situation, so the balance sheet presented by the Port Authority reflects the evolution of the port traffic in this context.

## 2. TRAFFICS

Next, we report about the evolution of the main traffics during the year:

### 2.1. TOTAL PORT TRAFFIC

Total port traffic reached 2,31 millions tons, which represented a fall of 7,96% in relation to the traffic in 2013. This reflects a third year of falling in the traffic volume. The breakdown is as it follows:

#### 2.1.1. TOTAL MERCHANDISE BY ITS PRESENTATION

The total goods by presentation form have been reduced in 6,92%, mainly due to the fall of bulks traffic (solid and liquids) as we comment immediately.

##### 2.1.1.1. LIQUID BULKS

In general, the liquid bulks traffic in Ceuta are different petroleum products destined as bunker for ships and for the city supply itself. During 2014, the crude petroleum price in the market experienced a big fall from 110-115 US\$ at the beginning of the year to approximately 70US\$ at the end of the same year. This fall was constant influenced by the international political context, the expectations about the growth of the economy and the situation of Middle East and Syria, the crisis in Ucraina and Crimea, the instability in the oil producer regions and the fight for the market control. The US dollar maintains an upwards trend regarding Euro during the whole period. These two factors have a significant impact on oil trade and its derivatives. Taking that into account, it is very difficult to predict the price of the different products, a key factor to understand the provisioning business of marine fuels. Ceuta Port supplies in more than 45% of the Spanish market, basically from the oil refinery in Algeciras. The rest comes from the international market, mainly from the Mediterranean bowl 22% (Italy, Greece and France) and the rest from the North Sea (Holland and United Kingdom) and from the Atlantic (France and Portugal).

In 2014, in Spain, the crude oil imports increased 2,0% regarding the previous year. It reaches 59,45 millions tons (Nigeria is the main supplier) and an increase in the refined products, which has provoked a higher use of the refine capacity. During the year, petroleum product consumption (54, 350 mt) decreased 0,5 % compared to 2013, increasing exports 4,3 % and imports 16%. In this way, the total consumption of oil fuels increased 3,7%, decreasing the demand of fuel oils with low sulphur fuel index (7,6%) and increasing the rest of the fuels (7,7%). The total oil and diesel oil used for the maritime transport supposed 8 millions tons, increasing 8,26% regarding 2013. The total fuel consumption for maritime navigation reached 6,74 mt whereas diesel oil consumption reached 1,263 millions.

Local consumption of oil products, according to the Corporation of Strategic Reserves information, maintained its figures of the previous years, reaching eighteen thousand tons. 7 mil of these 18 tons correspond to 95 and 98 l. O. petrol. and 11 mil tons to A diesel oil.

In spite of the circumstances, the liquid bulks traffic in Ceuta Port experienced a fall of 10,66% in 2014. This supposes a third consecutive year of fall which braked the uninterrupted growth of this traffic during the previous years. Analysing the data, the downloaded products in Ceuta coming from

the national market were the products which suffer from a bigger fall. The reduction in 68.809 t of the products supplied as bunker explains the fall in the traffic whose total amount reached 766.708 tons.

### 2.1.1.2. SOLID BULKS

In Ceuta Port the solid bulks traffic is defined by aggregates and cement importation used in the building sector. Although it traditionally has little relevance by volume, in the last years it experienced a dramatic growth doubling its volume hardly in five years. During 2014 in the port docks, a total of 32.645 tons were manipulated. 11.839 of them used a special installation. A figure which means a fall of 48,5% situates this traffic in traditional values after the past few years in which the consumption of these materials had reached historic records. The transport of solid bulks to the city is produced entirely, through coastal trade navigation and it uses, in the case of cement, the special facilities located in East dock operated by CEMEX (3.050 t in 2013) and HOARCE (8.788 t in 2013) companies. In spite of reducing the volume of the manipulated cement which uses a special facility in 41,89% reaching 11.839 tons, this traffic situation, linked to the building sector activity and the difficulties in extracting the sand and gravel in the quarry of Benz´.

### 2.1.1.3. GENERAL MERCHANDISE

The general merchandise traffic reached a total amount of 963.388 tons which supposed a light fall of 0.91% regarding the year 2013. Talking about the total amount, the RO-RO traffic represented 99,5%; increasing 0,42% regarding the previous year.

RO-RO cargo increased reaching 114.988 t (18,7% more), turning into equal units of twenty feet meant 19.383 TEU's, thus, 1,87% more than in 2013. This rise can be explained by a growth in the goods due to the cross-border trade and the new shopping surfaces located in the city. In spite of that fact, the sector of the cattle rising and food goods decreased (-10,6%).

Analysing the general merchandise according to its nature during the year 2013, the biggest increase took place in the chapter of another goods in container (117%), defect containers, platforms and necessary trucks to container transport (2,4%) and those which are clasified in the epigraph of machinery, devices, tools and spares (60%). The building materials and other iron and steel products related to the building sector, were less important.

Given the special situation of the city of Ceuta related to foreign trade, the traffic is completely unbalanced talking about imports and 64,19% of the goods are destined to the city while the general load boarding (78,5%) corresponds to containers or vehicles where the goods are transported. And almost all the rest 80% (2.450 t of mud coming from MARPOL, 47.036 t which correspond to RSU and others reaching 56.421), correspond to the declared transport of wastes produced in the City that are moved to the Peninsula for recycling and removing.

Finally, the number of units of intermodal transportation has increased- industrial vehicles- because of the use of the RO-RO system of loading and unloading that used the port facilities in 2014. The total figure reached 57.278 different vehicles regarding 58.031 vehicles registered the previous year, which means, 1,2% less.

### 2.1.2. PROVISIONING

The provisioning traffic decreased 12,5% in relation to 2013, ended up with a fall. In relation to the water supply to ships, there was an increase of 13,5% regarding the previous year, reaching 37.131 t. The total provisioning traffic supposed 548.990 t. 93,2% of them (511.859 t) corresponds to bunkering.

Although Ceuta port is experiencing a good time according to this particular traffic, other ports have an influence on that. Talking about Malta, and the reduction in the ship consumption, the limitation from the first



of July of 1% of sulphur for the marine use of fuels in ECA areas (Emission Control Areas) of the Baltic and the North Sea requires the ships which sail in these places to reduce their emissions. Moreover, it obliges to count on this product and allocate exclusive transportation lines with the objective of not producing changes in the special features of the low sulphur fuel. The demand for

Although the demand for residual fuel low in sulphur is not high at the moment, it is said that it is going to increase year by year, since in 2015 the requirements of reducing sulphur levels in the marine bunkers (0,1% for the North Sea and 1% for the Mediterranean Sea) established in the amendments of the Annex VI of MARPOL agreement will be fulfilled. At the same time, the oil producer companies are updating their refineries in order to reduce the exit percentage of heavy fuel (HFO) due to the environmental requirements which are more and more strict and manage the sulphur amount of the oil products. In the following years, new challenges must be faced owing to the strong competition and the tightening of the margins. Furthermore, the modification in October 2012 of the Directive 1999/32/CE in relation to the sulphur amount of marine use fuels was important. This Directive wants to reduce the emissions with the aim of providing protection to the human health and to the environment. It also imposes the rules of the International Maritime Organization (OMI) whose standard of 0,50% for the sulphur limits outside of the SO<sub>2</sub> Emissions Control Areas (SECAs) will be compulsory in EU waters in 2020.

In the future, the port must trust on this traffic because in spite of the desire of reducing the sulphur emissions, the necessity of fulfilling the requirements of air pollution and the boost of the European Union for using alternative fuels with the introduction of the GNL as a fuel for maritime use, the truth is that the international merchant fleets consume over 330 millions tons of fuel per year. 80-85% of this figure corresponds to the residual fuel with a high amount of sulphur. It is calculated that only the 20% of this maritime transport will adopt hybrid propulsion solutions, with batteries or another forms of power warehousing.

As time goes by, it is expected that short distance maritime transportation can take advantage of the alternative fuels produced in regional levels (such as biogas, biodiesel, methanol, electricity and hydrogen) while the sailing of the ocean or from high up transportation continue using fuels available internationally. Nowadays, it is not clear that the trend is towards the GNL and biodiesel, since the supply facilities are not available and, moreover, the recent experiences have shown that some alternatives should be presented so as to fulfil the new rules.

### 2.1.3. FRESH FISHING

The volume of fresh fishing unloaded in Ceuta docks reached 18 t continuing in 2014 the same than the previous years. In total, 27.354 Å were declared at first sale. Because of its population, Ceuta could supply traffic of 900 tons of fresh fish annually (average consumption of fresh fish in Spain from 10 to 12 kg/inhabitant per year) that could have reached a sale price of more than six million Euros (according to information on fish consumption in houses from Ministry of Food, Agriculture and Forestry- 6,95/kg average in Spain). In the future, we need to analyse the impact in the fishing field of the last updating of the Maritime State Fishing Law (Law 33/2014, 26 December) that comes into force in 2015 as well as its infringement Regulations.

## 2.2. SHIPS

Ship traffic during 2014 kept similar figures than in the previous years, although it was a light fall (2,53%) due to fuel supply activity that had an effect in the global figure that closed with a total of 11.171 stops. The volume and tonnage of fleets that stopped in Ceuta port decreased 3,27% reaching the figure of 57,29 millions tons of the gross registered tonnage. Analysing the stops of the regular line passengers' ships, they supposed 56% of traffic totalizing 7.213 stops in relation to 6.368 t stops that took place in the previous year, 13,27% more. One more year, this exercise was important because of the number of anchored ships for provisioning operations of fuel, which represented 19,7% of the total amount of ships that reached por in Ceuta only to make this type of operation (641 s/3.259) in 2014 regarding 14,55% (641 s/4403) in 2013.

### 2.3. PASSENGERS AND VEHICLES

The figure of passengers during 2014 experienced a slight increase regarding the total amount of passengers who used port facilities compared to the previous year records. 1.957.050 passengers (4,35% more) used the different infrastructures of Ceuta port. It was important the fall in the number of air transport passengers because the line linking Ceuta and the peninsula stopped working, and, according to AENA statistics, 2.813 passengers used heliport facilities in commercial flights.

Regarding the number of vehicles in passenger regime, during 2013, 372. 853 vehicles passed through the Port, 1,3% more than the previous year. Traffic continues taking place in summer, thus, in these months takes place the well-known Operation Crossing the Strait, almost 37% of the annual number of passengers and 38% of annual total vehicles hardly in three months.

## 3. INVESTMENTS

During the year 2014, the total investment reached 1.740 thousands Euros. The plan was marked by a reduction in the investments. During last years, the small and various works, the supplies and the facilities kept their usual line in Ceuta port. It is important to underline the preparation works of the technical nets in plot 91. In this plot, some activities will take place. The security reinforcement actions in the port have consisted of closing the access of East and West dikes, placing new controls for the entry/exit of passengers and vehicles. And the reform and adaptation of the accessible routes of Espaða dock and the service road of Caðonero Dato dock which consist of removing the architectural barriers of the Port Authority building and the adaptation of the pedestrian crossings until the Maritime Station according to the Royal Decree 505/2007 of 20th April which approves the basic accessibility rules and the no discrimination of disabled people in order to enter the urban public spaces and buildings, the bylaws for the accessibility and removing the architectural, urban and transport barriers and the Communication of the city of Ceuta.

## 4. FINANCIAL MANAGEMENT

### 4.1. PROFITS AND LOSS CALCULATION

The net amount of business figure has reached 15.985 thousand Euros in 2014 exercise, 1, 6% less than in the previous exercise. The 88% of this figure (14.080 thousand Euros) comes from port fees incomes and the rest (1.905 thousand Euros) from other business incomes. In fees incomes, we can highlight changes experienced by the passage fee incomes.

The total incomes obtained with the passage fee is the most important in relation to the other port fees and it has reached 7.086 thousand euros- so it supposes 50% of the total fees regarding 6.405 thousand in 2013. This increase corresponds to the traffic increase, the optimization of the economic management and the adjustment of the correct rates and existing bonus. The passage fee represents 74% of the total incomes by special use of port infrastructures. In order of importance, the next one is the merchandise fee (1.320 thousand euros) which represents 13,8% of the total incomes of fees and the ship fee that reached 1.136 thousand euros and it represented 11,8% of the total incomes by the special use fees.

In relation to port land exploitation, incomes from activity rate linked to concessions and permissions during the year were 1.228 thousand euros (1.142 thousand in 2013) while occupancy rate reached 3.097 thousand euros. The sum of both rates supposes 30,7% of the incomes obtained by rates of the Port Authority.

The other incomes epigraph has decreased 12,7 % reaching the figure of 1.905 thousand Euros regarding 2.183 thousand in 2013. In this epigraph we can find the trade service incomes earned by the Port Authority (49% of the total- 17,8% less than the previous year), the incomes earned by the supply rate 204 thousand euros (12,6% more than the previous year) and the invoicing figure related to the service of reception of the wastes generated by the ships. This figure was reduced owing to a fall in the number of stops reaching 768 thousand euros, 11,3% less than the previous year.

Exploitation incomes epigraph was 2.872 thousand Euros regarding 3.133 thousand in 2013 exercise. This chapter includes inter-port compensation fund received, which was 2.313 thousand Euros regarding 2.223 thousand in 2013. The epigraph of core and other current operating revenues went from 507 thousand Euros in 2013 to 192 thousand in 2012 due to an income fall in the interest for late payment.

On the other hand, the exploitation expenses (staff expenses, other exploitation expenses and the capital assets depreciation) have increased in relation to the year 2013. In total, in the year 2014 they reached 19.720 thousand euros regarding 18.104 euros in 2013. In relation to staff expenses.

In relation to expenses, one more year it is highlighted, in the first place, the staff expenses chapter, which has reached 36% of the total expense and it has increased 3,9% regarding the previous year, reaching 7.507 thousand Euros and that one of the exterior services that reached 6.126 thousands euros. It is important to highlight the increase experienced by the item "loss, worsening and variation of the trade operations" that was 41.819.17 euros in 2013 and it is 1.330.658,33 in the present year due to the criteria change agreed with IGAE for the amount of the derivative provisions of the payment pending balance of the city of Ceuta. Nowadays, negotiations are carried out with the City to pay off the mutual existing debts between both administrations.

Resources for depreciation in the exercise have been reduced reaching 4.043 thousand euros regarding 4.054 thousand of the year 2013.

The final exercise result of 2014 has reached 287 thousand euros, which have been an decrease regarding the previous year and despite of the positive exploitation figures, the final exercise result has been reduced by negative financial results which have been an expense of 941 thousand Euros. This is mainly due to financial expenses for provisioning service made in 2009 in order to face fee complaints as a consequence of unconstitutional declaration, sections 1 and 2, article 70, Law 27/1992, 24th November, State Ports and Merchant Navy, according to STC 102/2.005, 20th April, related to the amount paid as port fees.

The exercise has been closed with a result of 278.249,61 Euros of negative profits, including financial results.

#### **4.2. EVALUATION OF AUTHORITY PORT SITUATION AT 31-12-2014**

At the end of the year 2014, the total assets rose up to 120.973 thousand euros. 134 thousand euros correspond to intangible fixed assets which represent 0,11% of the total assets; 87.613 correspond to net material fixed assets which represents 72,42% and the real-state investments reach 13.321 thousand euros representing 11,01% of the total assets. The Current Assets reach 19.845 thousand euros. 7.119 thousand euros correspond to net debtors, 2.538 thousand to short-term financial investments and 10,188 thousand euros to National Treasury and other equivalent liquid assets.

The Own Funds reach 58.823 thousand euros. 56.028 thousands euros correspond to assets, 3.072 to Accumulated Results and -278 thousands euros to the Exercise Result. The subsidies, donations and received legacy reach a total of 23.663 thousand euros. The Non-Current liabilities include 27.207 thousand euros as Long-Term Supply and 2,393 as long-term Debts with banking organizations. Short-term Debts reach 2.517 thousands euros shares as follows: 948 thousands euros correspond to Debts with banking organizations, 846 thousands euros to short-term fixed assets suppliers and 723 to other financial liabilities. In Debts with the Group Enterprises and associated to short-term, it appears a balance of 117 thousands euros, a figure that has increased regarding the 36 thousand euros in 2013. The short-term Trade Creditors reach 6.255 thousands euros. 1.124 correspond to Trade Creditors, 798 to Subsidy Advances and 4.332 to Other Debts with the Public Administrations.

#### **4.3. INVESTEE COMPANIES**

Ceuta Port Authority is not involved in any commercial enterprise.

**EL DIRECTOR**  
César López Ansorena



# 04

## Cuadro comparativo Comparative diagram



# 04

## Cuadro comparativo Comparative diagram

Cuadro comparativo del tráfico en los últimos años / Comparative diagram of traffic in the latest years

	2013	2014	Diferencia	%
1. PASAJEROS/ Número	1.885.465	1.964.338	78.873	4,18
2. BUQUES ENTRADOS				
2.1. Número	11.461	11.171	-290	-2,53
2.2. Arqueo (G.T.)	59.233.285	57.294.081	-1.939.204	-3,27
3. MERCANCIAS (Toneladas)				
3.1. Cargadas	439.584	447.569	7.985	1,82
3.2. Descargadas	1.454.259	1.315.172	-139.087	-9,56
3.3. Traspasadas (*)	0	0	0	0
3.4. TOTALES	1.893.843	1.762.741	-131.102	-6,92
3.5. Productos petrolíferos	858.230	766.708	-91.522	-10,66
3.6. Mercancías no petrolíferas	1.035.613	966.033	-69.580	-6,72
4. AVITUALLAMIENTO (Toneladas)	617.799	548.990	-68.809	-11,14
5. PESCA (Toneladas)	59	18	-41	-69,49
6. TRAFICO TOTAL (3.4) + (4) + (5)	2.511.701	2.311.749	-199.952	-7,96
7. CONTENEDORES				
7.1. Unidades (TEU'S)	19.027	19.383	356	1,87
7.2. Toneladas	96.869	114.988	18.119	18,70

(\*) Se consideran mercancías traspasadas únicamente las que pasan directamente de barco a barco.

El cuadro siguiente recoge el movimiento de mercancías registrado en cada uno de los principales muelles del puerto.  
The following diagram show the movement of cargoes registered in each of the port main quays.

	TM EMBARCADAS	TM DESEMBARCADAS	TM TOTAL
MUELLE ESPAÑA	0	0	0
MUELLE LEVANTE	84.601	369.998	454.599
MUELLE DATO	196.673	379.500	576.173
MUELLE PONIENTE	166.295	565.674	731.969
<b>TOTAL</b>	<b>447.569</b>	<b>1.315.172</b>	<b>1.762.741</b>