



# Presentación



### 0.1 Saluda del Presidente



La presente Memoria Anual muestra los datos más relevantes de la actividad portuaria durante el año 2013, un elemento más de claridad y transparencia en el que vemos proyectados los resultados más destacados en un ejercicio, que como los anteriores, está influenciado por la actual coyuntura económica, a pesar de haberse ralentizado el crecimiento económico mundial, el transporte marítimo internacional se está estabilizando en valores positivos y continuará creciendo, aunque dependiendo de cómo hayan impactado en el comercio marítimo los acontecimientos económicos y comerciales mundiales, como la volatilidad en los precios de las materias primas y el petróleo, el impacto de las medidas de austeridad en Europa o las tensiones geopolíticas, entre otros.

Centrándonos en la situación particular de nuestro puerto, hemos seguido cumpliendo las previsiones establecida en el Plan de Empresa, realizando un importante esfuerzo de contención de gastos para elevar los niveles de productividad y eficiencia de la actividad portuaria.

Seguimos manteniendo los niveles de tráfico marcados en los últimos años, aunque con descensos en los graneles y ascenso en la mercancía general y manteniendo cifras similares en el tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje. Hemos alcanzando un total del tráfico portuario de 2,5 millones de toneladas.

Durante el año se totalizaron más de 11.000 buques en el conjunto total de los tráficos, reflejo directo del tránsito portuario y sobre todo de las operaciones de avituallamiento tanto de buques atracados como fondeados en bahía, que disminuyeron condicionado por el comportamiento

que han sufrido los aprovisionamiento a buques debido principalmente a los precios del combustible, la crisis económica y las escalas en los buques de pasajes de línea regular con Algeciras.

El tráfico de graneles líquidos incluye las descargas de combustible y las operaciones de suministro a buques, las cuales ha alcanzado la cantidad de 858.230 tons anuales, cantidad inferior en comparación con el año precedente, debido a las importaciones de petróleo crudo y la producción de productos refinados que han llevado a una mayor utilización de refino y una reducción de los crudos, 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 las eficaces instalaciones, 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 sujetado 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 valores tradicionales manejando un total de 63.426 tons de estos productos a granel.

El tráfico de mercancía general que ha circulado por nuestras instalaciones se ha visto incrementado en un 4,2 % con un total de 972.187 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 98 % del tráfico total de mercancía general, creciendo un 10,9 % 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 96.869 tons y los 19.027 en número de TEU's, (unidad equivalente a veinte pies) experimentado crecimientos del 35 % y 18 % respectivamente más que el año anterior.

La modernización de las infraestructuras ha llevado al crecimiento de forma sostenida en los últimos años del tráfico ya conocido como el de pasajeros y vehículos (en régimen de equipaje), seguimos con cifras totales cercanas al 1,9 millones de pasajeros y 370.000 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 acumulando incrementos entorno al 4% en pasajeros y 1% 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

## Presentación / Introduction

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.

Con la entrada en vigor del nuevo reglamento de la Unión Europea sobre derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables, estableciendo una serie de normas para cuando viajan por vía marítima, se ha logrado reforzar en gran medida nuestros objetivos de mantener los estándares de calidad del servicio que se presta a los citados usuarios.

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 40 buques de diferentes flotas y más de 5.300 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 tráficos, las inversiones vienen marcadas por una reducción en el presupuesto siguiendo las directrices recibidas del Ministerio orientadas a la austeridad y contención en el gasto público y la eficiencia en la gestión, las cuales han sumado un total de cerca de 990.000 euros, destinadas principalmente a obras varias y menores de las que podemos destacar la "Rehabilitación del edificio del atraque nº 3 de las galerías de la Estación Marítima", el "Acondicionamiento del firme asfáltico del vial del dique de Levante-Muelle Alfau" y la "Reposición del muelle en el final de la 2º alineación del Dique de Poniente".

Igualmente, hay programadas nuevas inversiones para las próximas anualidades, 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 2.256 miles de euros.

Además, hay que comentar el proyecto de "Mejora del atraque adosado a la 3º alineación del Dique de Poniente", el cual está previsto para la anualidad del 2015 - 2016, una inversión de 2.884 miles de euros, siempre y cuando se apruebe el presupuesto, 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.

No podemos olvidar la 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.

Las iniciativas de futuro del Puerto de Ceuta para los próximos años pasan por plantear actuaciones para mejorar la competitividad con respecto a otros puertos del entorno y fomenta la intermodalidad integrando al puerto en los distintos sistemas de transportes. Otra iniciativa es la necesidad de asumir una gestión medioambiental eficiente sobre la base del diseño y seguimiento de indicadores de tipo medioambiental, resaltando los objetivos e indicadores propuesto en el Plan de Empresa y, a plantear una optimización de los recursos materiales y humanos en materia de explotación portuaria así como también en seguridad y protección portuaria.

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 tráficos 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 que estos resultados anteriores nos permiten constatar la mejoría de la eficiencia de nuestro puerto, y han de servir para poner los cimientos que permitan avanzar en la política de reducción de costes como forma de ganar más competitividad en el escenario internacional y marítimo para contribuir de esta manera al proceso de avance del sector portuario español.

  
D. José Francisco Torrado López  
Presidente de la Autoridad Portuaria

## 0.1 Salute of the President



**T**his Annual Report shows the most relevant data of port activity during 2013, an element of clarity and transparency in which we can see the most important results. As well as the previous reports, it is influenced by the present economic situation; In spite of the fact that the world economic growth has been slowed, international maritime transport is stabilizing positively and it will continue growing. Although it will also depend on how world economic and commercial developments have an impact on maritime trade. For example, the fast change of prices of raw materials and petroleum, the impact on austerity measures in Europe or geopolitical tensions, among others.

Focusing on the particular situation of our port, we have continued fulfilling the estimates established on the business plan, making an important effort to contain expenses in order to raise productivity levels and efficiency of port activity.

We keep with the maintenance of traffic levels of the last years, although with a fall on bulk cargos and an increase on general merchandise, and also keeping similar figures on passengers' traffic and vehicles as baggage. We have reached an amount of 2, 5 tons in port traffic.

During the year, there were more than 11.000 ships in the overall total of traffic. This is a direct reflection of the port traffic and, especially, of provisioning operations of ships at berth and ships moored in bay. These operations were reduced because of the performance of ships supplies, due to oil prices, economic crisis and stops of ships with regular lines to Algeciras.

Liquid bulks traffic includes fuel unloading and ships supply operations, which have reached the amount of 858.230 annual tons. This amount is smaller than the previous year due to the imports of crude oil and the production of refined products, which have lead to a higher used of refining and a decrease on crudes. Most especially, the price performance of products coming from petroleum supplied in bunkering operations. Nevertheless, we are still a model in this traffic of navigation through Mediterranean Sea, supported by effective facilities, the quality of the service provided and a consolidated experience in this traffic. To all this it is necessary to add the ability to deal with ships at the bay by barge supply, which release from constraints related to ships size due to the fact that the longest ships outside harbor can be attended to.

Solid bulks traffic attached to the importation of construction materials, mainly cement and sand, had an important growth in recent years due to the connection with this sector. Nowadays, it has returned to traditional values with a total amount of 63.426 tons of these products in bulk.

General merchandise traffic which has circulated through our facilities has increased 4,2% with a total amount of 972.187 tons. This is a reflection of the commercial activity coming from the establishment of new companies and new commercial surfaces in the city and in the Port. Ro- Ro traffic (in punt or ro-ro lorries) represents 98% of the total amount of general merchandise traffic, growing 10,9% in line with products importation from the peninsula produced by productive, commercial and service activity developed during the year.

The circulation of Ship merchandise by container has reached 96.869 tons and 19.027 in number TEU's (equivalent unit to twenty feet), undergoing growths of 35% and 18% respectively more than the previous year.

The modernization of infrastructures has lead to the growth of passengers and vehicles (in baggage regime) traffic, sustained on recent years. We keep with the amount close to 1,9 millions of passengers and 370.000 annual vehicles, from which 70% are local residents in Ceuta and the rest are the ones who choose Ceuta to cross the Strait. This is a regular line service which has its highest concentration in summer in the Operation Crossing the Strait (OPE), in which passengers and vehicles traffic increase consolidating us as the second Port of the OPE. In this sense, we have increased in the return phase 4% in passengers and 1% in vehicles respecting the previous year.

These activities have been favoured by the improvement of facilities, especially in the Maritime Station and inside, berths and passengers elevated galleries in the building and in boarding and pre-boarding areas, with an improvement on access ordering and security of arrivals and departures accesses to the Maritime Station for passengers and vehicles. There has also been remodeling and gardening of main avenue of C. Dato quay, main way to access for passengers. This is a new advance in order to keep consolidating this

## Presentación / Introduction

traffic, which places us among the first Spanish ports with regular line for passengers.

The entry into force of the new regulation of the European Union about passenger rights who travel by sea and waterways, establishing some rules to travel this way, has led to the strength of our aims of keeping quality standards in the provided service.

Other evidences are the constant arrivals of Russian naval ships in the recent years. From 2010, when the Russian fleet began to consider Ceuta Port facilities as a strategic point for their provisioning activities, more than 40 ships from different fleets and more than 5.300 Russian militaries have crossed. This information confirms the interest of Russian navy on the Port to stop their fleets, together with the attention and treatment given to their members, make these visits productive for commercial establishments in the city. These stops make to continue the path initiated four years ago for which Ceuta Port Authority bet, processing the arrival of these ships for provisioning. Doubtlessly, they have a positive impact on commercial economy of the city, and, thus, of the Port.

Apart from traffics, investments are influenced by a budget reduction, following instructions from Ministry, which are pointed to austerity and restrain for public spending. They are also influenced by management efficiency, which has reached a total sum of 990.000 Euros, mainly destined to several minor constructions. We can highlight "Restoration of Berth building number 3 from Maritime Station galleries", "remodeling of asphalt road of Eastern dock Alfau", and "replacement of the dock at the end of the second line of the Western Dock".

Equally, there are new inversions planned for next years. The most significant one is the "Modification of Spain Dock", which execution tries to prepare this dock for adjusting it to passengers' traffic. These constructions will basically consist of the definition of a new organization of Spanish dock, as well as remodeling of the existent buildings and demolition of two buildings used for storage. The new organization will have systems of illumination, signposting, green areas, a new configuration of security systems introducing new locking systems that take into account the organization of traffic areas and circulation of authorized light vehicles and the traffic of public transport services. All this is done by keeping the design of the original structure of the dock, producing a surface for organizing effectiveness of boarding and disembarkation easily and harboring longer ships. This inversion is stipulated by a total sum of 2.256 thousands of Euros.

Furthermore, we have to comment on the "Improvement of attached dock on the 3rd line of Western Dock" project, which is foreseen by 2015-2016 with an inversion of 2.884 thousand Euros, provided that the budget is approved. The project consists of the construction of a berth 65, 70 lengths, formed by 2 prefabricated concrete caissons 32, 80 meters

length, and attached to the current Western Dock with the aim of increasing draught, thus, favouring the admission of greatest displacement ships.

We cannot forget the direct and diary relationship between Ceuta and Port, which has an essential meaning for the developing of the local economy in all senses. Thus, we keep working and motivating agreements among both institutions which lead us to strengthen the marine, sportive and touristic infrastructure, offering a better operation to equal the social pressure with economic commercial activities in order to integrate more Port and city to the benefit of citizens.

Future initiatives of Ceuta Port for coming years suggest improving competitiveness regarding other ports in the surrounding and it encourages intermodality integrating the port in the different transport systems. Another initiative is the need of taking on an efficient environment management on the design basis and monitoring of environment signs, highlighting aims and signs suggested by Business Plan. Furthermore, other initiative is to consider the optimization of material and human resources in Port exploitation, as well as security and Port protection.

Infrastructure offer and services in Ceuta Port cannot be conceived separated from the ones generated in the rest of transports. Our possibilities of growth are focused on taking advantage, in one hand of the geostrategic situation which joins Europe and Africa by our location on Gibraltar Strait, and on the other hand, of our valued fortress because there is a demand on lands and new operational areas. For example, the 1st phase of Port extension, destined to industrial and logistic activity which introduce a higher value and an additional attraction for possible operators interested in our port.

I conclude by remembering that these previous results help us to validate the improvement of our port efficiency and they are useful for improving in cost reduction policy as a way to gain in competitiveness in maritime and international setting in order to help in the process of Spanish port sector progress.



D. José Francisco Torrado López  
Presidente de la Autoridad Portuaria



# 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.*

D. Manuel José López Fernández -Palacios. 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.*



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

### 1- INTRODUCCIÓN

Un año más y como en ejercicios anteriores nos es grato presentar la memoria anual de actividades del Puerto de Ceuta correspondiente al ejercicio 2013. Durante el pasado año la actividad del puerto estuvo influenciada como de costumbre por la coyuntura económica local y así el balance presentado por la Autoridad Portuaria refleja la tendencia del tráfico portuario en este contexto.

En el ámbito mundial las expectativas del negocio para el tráfico marítimo fueron buenas y en 2013 el comercio mundial por vía marítima alcanzó los 9.914 millones de toneladas -un 3,7% más que en el año anterior- con una previsión de crecimiento sostenido para el año 2014 de más del 4%.

Durante 2013 las economías emergentes continuaron su senda de crecimiento y la producción mundial de petróleo crudo creció moderadamente en algo más de 0,5 millones barriles/día (aprox. 0,7%) hasta alcanzar prácticamente la cifra de 92 millones de barriles/día, y un año más la marcha de la economía mundial tuvo su incidencia sobre comercio marítimo internacional así como la demanda de materias primas para el sector industrial y de bienes de consumo. La flota mercante mundial aumentó su capacidad de transporte en un 4,1% creciendo por encima de la demanda. Este crecimiento en el número y tamaño de las entregas de buques nuevos hacen predecir para los años venideros un estancamiento de los fletes, así como un aumento de la competencia entre líneas y un mayor número de escalas en los puertos tal y como ha venido produciéndose durante al menos el último lustro debido al desequilibrio entre oferta y demanda.

Pero volviendo al ámbito local el tráfico total disminuyó en 2013 respecto al año 2012 debido fundamentalmente al descenso en la importación de graneles como se explica seguidamente ello pese a que el comportamiento de la mercancía general ha sido positivo en cuanto a volumen de tráfico se refiere.

### 2- TRÁFICOS

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

#### 2.1- TRÁFICO PORTUARIO TOTAL

El tráfico portuario total alcanzó los 2,51 millones de toneladas lo que representó un descenso del 9,7% respecto al tráfico del año 2012. El desglose ha sido el siguiente:

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

Durante el ejercicio 2013 el total de mercancías por forma de presentación se ha visto reducido en un 8,38% 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 que se maneja en Ceuta son productos petrolíferos diversos con destino a su entrega como bunker para buques y al abastecimiento de la propia Ciudad. Durante 2013 el precio en el mercado del petróleo crudo ha permanecido relativamente estable y sin grandes fluctuaciones manteniéndose durante todo el año entre los 95 y 115 US\$ por barril, precio máximo alcanzado a finales del verano y que estuvo influenciado por la inestabilidad en oriente medio, las elecciones presidenciales en Irán, las crisis en Siria y en Egipto y los rumores de cierre del canal de Suez.

Por su parte la relación entre el euro y dólar estadounidense también se mantuvo en equilibrio si bien se produjo una pequeña revalorización del euro cuya tendencia al alza sobre el dólar se sostuvo durante todo el año. Teniendo estos dos factores una incidencia muy significativa sobre el mercado del petróleo y sus derivados se hace muy difícil prever el comportamiento del precio de los distintos productos factor clave para entender el negocio de avituallamiento de bunkering, máxime si se tiene en cuenta que el puerto de Ceuta se aprovisiona en algo más del 50% del mercado español -fundamentalmente de la refinería de Algeciras- mientras que el resto proviene del mercado internacional a precio corriente. Reino Unido y Gibraltar siguen en importancia porcentual (20%) como lugares de aprovisionamiento para Ceuta en el mercado de los combustibles para buques.

En España en 2013 se produjo una reducción en general de las importaciones de petróleo crudo (-1,6%) y un aumento en la producción de productos refinados, lo que ha llevado a una mayor utilización de la capacidad de refino y a una reducción de los stocks de crudo y productos. En el total del año el consumo de productos petrolíferos (54,64 mt) disminuyó en un 8,9% en comparación el año 2012 aumentando las exportaciones un 8,6% y disminuyendo las importaciones un 13,2%. En esta línea, el consumo de fuel óleos utilizados principalmente para el transporte marítimo alcanzó 8,63 millones de toneladas, con un descenso del 15,1% respecto a 2012, disminuyendo tanto la demanda de fuel óleo de bajo índice de azufre (el 12,2%) como la del resto de fueles (-1,2%).

El consumo a nivel local de productos petrolíferos según datos de la Corporación de Reservas Estratégicas se mantuvo en diecisiete mil toneladas correspondiendo 6 mil t a gasolina 95 I.O. y 11 mil t a gasóleo A.

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

En línea con la situación general, el tráfico de graneles líquidos en el puerto de Ceuta experimentó una caída del 12,74% en 2013 acumulando por segundo año consecutivo un descenso que ha venido a frenar 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 exterior fueron cuantitativamente los que más acusaron este descenso.

El embarque de productos hacia el exterior también se ha reducido comparativamente y es posible que la entrada en servicio de los nuevos parques de almacenamiento en Algeciras cubran la demanda que en años anteriores se aprovisionaba desde Ceuta. Las expediciones de graneles líquidos al exterior también redujeron ligeramente su cuota de participación sobre el total de productos cargados y descargados pasando prácticamente a representar un 12 % sobre el total del tráfico de 858.230 toneladas. Al margen de esta coyuntura el abastecimiento de combustibles a la Ciudad ha comenzado a producirse también aprovechando el transporte terrestre a base de cisternas (aunque pese a ello y en comparación con el año anterior la descarga de graneles líquidos con origen nacional se incrementó en un 4,83%) esto unido a la reducción en 87.888 t de los productos suministrados como bunker explican el descenso en el tráfico.

### 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 2013 por los muelles del puerto se manipularon un total 63.426 toneladas cifra que supone un descenso del 57,8 % y que sitúa este tráfico en valores tradicionales tras unos últimos años en los que el consumo de estos materiales había alcanzado récords históricos.

El transporte de graneles sólidos se produce íntegramente por navegación de cabotaje y sentido de descarga y utiliza en el caso del cemento las instalaciones especiales situadas en el muelle de levante operadas por las compañías CEMEX (7.625 t en 2013) y HOARCE (12.751 t en 2013). A pesar de haberse reducido el volumen de cemento manipulado a través de instalación especial en un 36,84% situándose en sólo 20.376 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 mantuvieron la cifra del total de descarga de áridos (gravas y arena a granel) en 43.050 t.

### 2.1.1.3- MERCANCÍA GENERAL

El tráfico de mercancía general aumentó en 2013 un 4,2% respecto al ejercicio anterior, cerrándose el año con un total de 972.187 toneladas. De este total el tráfico RO-RO representó un 98% experimentando a su vez un crecimiento del 10,9% sobre el año anterior.

La mercancía en contenedor se incrementó hasta alcanzar las 96.869 t (un 35,55% de aumento) lo que traducido a unidades equivalentes de veinte pies supuso 19.027 TEUs, es decir un 18% más que el año 2012. Encontramos una explicación a este incremento por crecimiento de los productos agroganaderos y alimentarios y resto de mercancías indicativo del volumen del comercio transfronterizo y de las nuevas superficies comerciales instaladas en la ciudad.

Analizando por partidas el ejercicio 2013 la mercancía general según su naturaleza los incrementos mayores se produjeron en el capítulo agroganadero y alimentario (un 2,16 %) y otras mercancías varias (un 13,98%) y las que se clasifican dentro del epígrafe correspondiente a taras de contenedores plataformas y camiones necesarios para el transporte de estas mercancías (un 5,76%), mientras que perdieron peso los materiales de construcción y otros productos siderúrgicos relacionados con este sector.

Dado la especial situación de la ciudad de Ceuta en relación al comercio exterior el tráfico está descompensado siendo netamente en el sentido de importación y así el 65,37% de las mercancías tienen su destino en la ciudad, mientras que el embarque de carga general en un 79,45% corresponde a los pesos de los contenedores o vehículos donde se transporta la mercancía, y prácticamente el resto en más de un 80% (4.060 t de lodos de depuración de la EDAR, 43.947 t correspondientes al RSU y 8.756 t de fangos procedentes de MARPOL) corresponde 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 vía RO-RO utilizaron las instalaciones portuarias en 2013 y que en total sumaron 58.031 vehículos de diversas clases frente a los 54.376 del año anterior, es decir un 6,7% más.

### 2.1.2- AVITUALLAMIENTO

El tráfico de avituallamiento, en un contexto de reducción general y en particular en el área del Estrecho, disminuyó un 13,54% respecto al ejercicio 2012 acumulando su segundo año de descenso consecutivo si bien, y pese a ello, el puerto de Ceuta ha mantenido su cuota de mercado en el conjunto aún registrando el

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

leve descenso comentado anteriormente. Asimismo el suministro de agua a buques que alcanzó las 32.705 t experimentó un descenso sobre lo certificado el año anterior. En total el tráfico de avituallamiento supuso 617.799 t de las cuales el 94,7% (585.094 t) correspondieron a bunkering.

Aunque el puerto de Ceuta se encuentra en un buen momento en relación a este tráfico además de por su posición geográfica y por el interés demostrado por los operadores particular incidencia en el tráfico registrado han tenido la competencia de otros puertos que hasta ahora o bien no prestaban estos servicios o bien realizaban las operaciones de avituallamiento de forma marginal, la utilización por los buques de regímenes de navegación lenta para la reducción de costes y los esfuerzos de los armadores por mejorar la eficiencia de los fueles.

Por otro lado la limitación desde el 1 de julio de 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 estos productos, aunque de momento escasa en volumen de pedido, es previsible que año a año vaya a ir aumentando ya que en 2015 se cumplirá uno de los plazos 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 ya que 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 considerablemente con el fin de proporcionar un alto nivel de protección a la salud humana y al medio ambiente, 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 confiar en este tráfico ya que a pesar del deseo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, de la necesidad de cumplir con los requisitos futuros de contaminación del aire, el impulso de la Unión Europea por la utilización de combustibles alternativos y 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 podría 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, como la tecnología EGR (Exhaust Gas Recirculation) que reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en un 50 por ciento, han puesto de manifiesto que aún pueden presentarse alternativas para cumplir las nuevas normas de emisiones sin el uso de gas natural licuado (GNL) como bunker.

### 2.1.3- PESCA FRESCA

El volumen de la pesca fresca descargada en los muelles de Ceuta alcanzó la exigua cantidad de 59 t continuando en 2013 la misma tónica de monótona languidez de los años anteriores. En total el valor declarado en primera venta fue de 82.166 €. Dada su población Ceuta podría proporcionar un tráfico cercano a las 900 toneladas de pescado fresco anual (consumo medio de pescado fresco en España de 10 a 12 kg/hab.-año) que podría haber alcanzado un precio de venta en mercado (según información de consumo de pescado en hogares del Ministerio de Agricultura Alimentación y Medioambiente 6,95 €/kg por término medio en España) de más de seis millones de euros.

## 2.2- BUQUES

El tráfico de buques durante 2013 se mantuvo en cifras similares a las de años anteriores aunque la actividad de suministro de combustibles, lógicamente, se dejó notar en la cifra total el ejercicio que se cerró con un total de 11.465 escalas, un 11,40 % menos que el año anterior. El volumen y tonelaje del total de la flota que hizo escala en el puerto de Ceuta se redujo en un 12,48% alcanzándose la cifra de 59,25 millones de toneladas de registro bruto. Analizando las escalas los buques de línea regular y de pasaje supusieron el 56% del tráfico totalizándose 6.368 escalas de estos buques -un 4,1 % de disminución respecto a 2012- aunque con cifras similares a las de años anteriores. 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 14,39% del total de buques que recalaron en Ceuta únicamente para realizar este tipo de operaciones (690 s/4793) en 2012 a un 14,55% (641 s/4403) en 2013.

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

### 2.3- PASAJEROS Y VEHÍCULOS

La cifra de pasajeros durante 2013 experimentó un ligero descenso 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 1.884.237 pasajeros (un 1,49% de disminución). El año estuvo marcado por el descenso en el transporte aéreo de pasajeros al dejar de operar la línea aérea que comunica Ceuta con la península y, según la estadística facilitada por AENA, fueron 5.024 los pasajeros que utilizaron las instalaciones del helipuerto en vuelos comerciales.

En cuanto al número de vehículos en régimen de pasaje durante 2013 transitaron por el puerto un número total de 368.088 vehículos en régimen de pasaje, lo que supuso un 2,55% menos que 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 conocida Operación Paso del Estrecho casi un 34% del tráfico total anual de pasajeros y un 35% del total anual de vehículos en apenas los tres meses que dura esta campaña de verano.

## 3- INVERSIONES

En un plan profundamente marcado por los planes de austeridad y contención del gasto trazados por el gobierno la inversión del puerto durante el ejercicio 2013 ascendió a la cantidad de 987.807,57 Euros la más baja de los últimos años, 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.

## 4- GESTIÓN ECONÓMICA

### 4.1- CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

El importe neto de la cifra de negocio ha alcanzado los 16.247 Mil euros en el ejercicio 2013, un 1,9% menos que el ejercicio anterior. De esta cifra el 87% (14.063 Mil euros) proviene de los ingresos por tasas portuarias y el resto (2.183 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.

La tasa del pasaje es la más importante de las que el puerto percibe y ha totalizado 6.405 Mil euros frente a los 4.945 Mil de 2012 este incremento se ha debido a la optimización de la gestión económica respecto a este tráfico, al ajuste de los coeficientes correctores y bonificaciones existentes. La tasa al pasaje representa un 45,5% del total de ingresos por tasas. En orden de importancia dentro de las tasas por utilización especial de las infraestructuras portuarias están la tasa a la mercancía 1.449 Mil euros que representa un 10,3% del total de los ingresos por tasas y la tasa del buque que alcanzó 1.373 Mil euros y representó un 9,7% del total de ingresos por tasas.

En cuanto a la explotación de los terrenos portuarios los ingresos por tasa de actividad relacionada con concesiones y autorizaciones durante el ejercicio supuso 1.142 Mil euros (1.643 Mil en 2012) mientras que la tasa de ocupación alcanzó 3.464 Mil euros (ambas se redujeron sobre el año anterior debido a la regularización de saldos que se realizó en 2012 en relación con la concesión de la dársena deportiva). La suma de ambas tasas representan los ingresos por aprovechamiento de los terrenos y reportan un 32,7% de los ingresos por tasas a la Autoridad Portuaria.

El epígrafe de otros ingresos de negocio se ha incrementado en un 3,1% alcanzando la cifra de 2.183 Mil euros frente a los 2.117 Mil del año 2011. En él se incluyen los ingresos por servicios comerciales prestados por la Autoridad Portuaria y su incremento se ha debido fundamentalmente al aumento de los ingresos por facturación de servicios diversos y de ocupación de superficie (un 35,5% y un 16,7% más que los correspondientes al año anterior respectivamente). La cifra de facturación de la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques, se redujo hasta los 867 Mil euros un 12% menos que el ejercicio anterior. Dentro del epígrafe se incluyen los ingresos correspondientes a las tarifas por servicio de grúas (11 Mil), suministros (181 Mil), ocupación de superficie (849 Mil) y servicios diversos (273 Mil).

El apartado de otros ingresos de explotación supuso 3.133 Mil euros frente a los 2.832 Mil del ejercicio 2012. Este capítulo incluye el fondo de compensación interportuario recibido que supuso 2.223 Mil euros frente a los 2.319 Mil de 2012 y el epígrafe de ingresos accesorios y otros de gestión corriente que pasaron de 251 Mil euros en 2012 a 507 Mil en el 2013 debido al aumento de ingresos por intereses de demora, recargos y acción sancionadora.

En cuanto a los gastos se refiere un año más destaca en primer lugar el capítulo de gastos de personal, que se ha incrementado un 3% respecto al año anterior, alcanzando los 7.226 Mil euros frente a los 7.007 Mil del ejercicio anterior. Los gastos de personal suponen un 38% del gasto total.

El epígrafe de otros gastos de explotación supuso 6.824 Mil euros frente a los 8.489 Mil de 2012 una notable reducción del 19,6 % que se ha producido fundamentalmente en el capítulo de otros gastos de gestión corriente debido a la regularización de saldos de la dársena deportiva y también a la disminución de pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales. También se redujo el capítulo de gasto relativo a servicios exteriores (reparaciones y conservación, suministros y consumos, etc.) en línea con los planes de austeridad y restricción del gasto público fijados por el gobierno del que comentamos las variaciones más significativas:

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

- Los gastos de recogida de residuos procedentes de buques (convenio Marpol) disminuyeron hasta 1.250 Mil euros (1.474 Mil euros en 2012) debido a la reducción de la correspondiente tarifa.
- El gasto en reparaciones y conservación (excluido el coste de la prestación del servicio de retirada de residuos MARPOL a buques que escalan en el puerto) se redujo pasando de 1.024 mil a 1.188 Mil en 2013.
- El capítulo de suministros y consumos, se incrementó en un 6,2% pasando de 785 mil euros en 2012 a 834 Mil euros en 2013 a pesar de la reducción del consumo de agua y electricidad, debido al aumento de otros suministros relacionados con las operaciones de reparación, vestuario, etc.
- El gasto correspondiente a otros servicios exteriores también se redujo pasando de 2.074 Mil euros en 2012 a 1.865 Mil en 2013, correspondiendo más de la mitad del total de este gasto al servicio de limpieza del puerto.

Entre otras partidas a destacar en cuanto a los gastos de explotación cabe mencionar la aportación a Puertos del Estado de 289 Mil y el fondo de compensación interportuario por 197 Mil.

Las dotaciones para amortización del inmovilizado en el ejercicio han disminuido hasta alcanzar los 4.054 Mil euros frente a los 4.335 mil del ejercicio 2012 consecuencia de la evolución de los activos.

El resultado de explotación obtenido durante el ejercicio 2013 ha alcanzado la cantidad de 1.458 Mil euros positivo, lo que supone un gran incremento si la comparamos con los 175 Mil euros que se obtuvieron en el ejercicio anterior. Este magnífico resultado ha sido posible gracias a la contención del gasto fruto de las políticas de restricción y austeridad impuestas y al mantenimiento de los ingresos fruto de un gran esfuerzo en la gestión del puerto. 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 970 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 927.220,86 Euros de beneficio en positivo.

### 4.2- BALANCE DE SITUACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA AL 31-12-2012

Al cierre del ejercicio 2013 los activos totales ascendieron a 121.932 Mil euros, de los que 102.840 Mil euros (84 %) corresponden a activos no corrientes y el resto 19.092 Mil euros a activos corrientes.

La cifra de "Fondos Propios" asciende a 59.985 Mil euros, cantidad que representa prácticamente el 49% del total del activo.

El "Activo Corriente" que totalizó en el ejercicio 19.092 Mil euros está formado principalmente por "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" por importe de 8.577 Mil euros, de los que 6.796 Mil corresponden a clientes por ventas y prestaciones de servicios y 1.715 Mil euros a subvenciones oficiales pendientes de cobro (Fondos FEDER); y por "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" por importe de 7.976 Mil euros.

En el Pasivo No corriente se incluyen "Provisiones a largo plazo" por importe de 26.437 Mil euros, que corresponden a la dotación realizada en el ejercicio 2009 ante las reclamaciones por liquidaciones tarifarias presentadas ante la Autoridad Portuaria; y "Deudas a largo plazo" por importe de 3.341 Mil euros correspondientes al saldo pendiente de amortización de un préstamo a largo plazo obtenido en el ejercicio 2008 por la Autoridad Portuaria (10 años por importe de 9.000.000 €).

El "Pasivo Corriente" alcanzó los 7.770 Mil euros. Destacando los epígrafes de "Deudas a corto plazo" por importe de 2.013 Mil euros y "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" por importe de 5.720 mil euros.

### 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



## 03 Informe / Report

### 1. INTRODUCTION

One more year and as in previous exercises, we gladly present this annual report of Ceuta Port activities related to 2013. Last year, Port activity was influenced, as usual, by local economic situation and the assessment presented by Port Authority in this context.

At global level, business expectations for maritime traffic were good. In 2013, world trade by sea reached 9.914 millions of tons – 3, 7% more than the previous year – forecasting a sustained growth of more than 4% at 2014.

During 2013, emerging economies continued growing and global crude petroleum production grew moderately some more than 0, 5 millions of barrels per day (aprox. 0, 7%) until reaching the figure of 92 millions of barrels per day. Moreover, one more year, global economy performance had an influence on international maritime trade, as well as the demand for raw materials for industry and consumer goods. World merchant fleet increased its transportation capacity 4, 1%, growing over the total demand. This growth in number and size of deliveries of new ships make to predict for future years stagnation of freight charges, as well as an increase in competition between lines and a higher number of stops in ports, just as it has been produced during at least the last lustrum due to supply and demand unbalance.

Nevertheless, returning to local area, the total amount of traffic decreased in 2013 in relation to 2012 mainly due to the fall of bulks importation, as it is explained next in spite of the behavior of general merchandise which has been positive in relation to traffic volume.

### 2. TRAFFICS

Straightaway, we report main traffics evolution during the year:

#### 2.1. TOTAL PORT TRAFFIC

Total port traffic reached 2,5 millions tons, which represented a fall of 9,7% in relation to the traffic in 2012. The breakdown is as it follows:

##### 2.1.1. TOTAL MERCHANDISE BY ITS PRESENTATION

During 2013, the total merchandise by its presentation has been reduced in 8, 38% mainly due to the descent of bulks traffic (solid and liquids) as we comment immediately.

##### 2.1.1.1. LIQUID BULKS

In general, liquid bulks traffic handled in Ceuta are various petroleum products destined as bunker for ships and city supply itself. During 2013, crude petroleum price in the market has remained relatively stable and without large fluctuations remaining between 95 and 115 US \$ per barrel, maximum price reached at the end of summer. It was influenced by Middle Eastern instability, presidential elections in Iran, Egypt and Syrian crisis, and rumors of closure in Suez Canal.

On the other hand, relationship between euro and US dollar was also balanced, while there was a little euro revaluation, which upward trend above US dollar was maintained during all the year. Taking these factors into account, a significant incident on petroleum trade and its derivatives it is difficult to predict price performances of the different products, key factor to understand bunkering provisioning business, especially keeping in mind that Ceuta Port is supplied some more than 50% of Spanish market-principally Algeciras refinery- while the rest comes from international market at a common price. United Kingdom and Gibraltar continue in percentage importance (20%) as provisioning places for Ceuta in ships fuels markets.

In 2013, in Spain, a general reduction in crude petroleum importation took place (-1, 6%) and an increase of refined products production, which has lead to a higher use of refine capacity and a reduction of stocks of crudes and products. During the year, petroleum product consumption (54, 64 mt) decreased 8, 9% compared to 2012, exports increasing 8, 6% and imports decreasing 13, 2%. In this way, fuel oils consumption used mainly for maritime transport reached 8, 63 million tons, with a decrease of 15, 1% compared to 2012, decreasing the demand of fuel oils on low sulfur fuel (12, 2%), as well as the rest of fuels (-1, 2%).

Local consumption of petroleum products according to The Corporation of Strategic Reserves information maintained on seventeen thousand tons corresponding to 6 thousand t of petrol 95 I.O. and 11 thousand t of diesel oil A.

## 03 Informe / Report

In line with the general situation, liquid bulks traffic in Ceuta Port fell 12, 74% in 2013, accumulating, for the second consecutive year, a drop which has stopped the continued growth on these traffic during the previous years. Analysing the data in detail, products unloaded in Ceuta coming from abroad were quantitatively the ones which most perceived this drop.

Boarding of products shipping internationally has also been reduced in comparison and it is possible that the placing in service of new storage area in Algeciras meet the demand that was supplied from Ceuta the previous years. Liquid bulks expeditions abroad lightly reduced their share of participation over the total amount of loaded and unloaded products, representing 12% over the total amount of traffic of 858.230 tons. Apart from this, city fuel supply is also produced taking advantage of tanker ground transportation (although in spite of it and compared to last year international liquid bulks unload increased 4, 83%). This, linked to a reduction on 87.888 t of provided products as bunker, explained the traffic drop.

### 2.1.1.2. SOLID BULK

In Ceuta Port, solid bulks traffic is defined by aggregates and cement importation used in construction sector. Although it traditionally has little relevance by volume, the last years experienced a dramatic growth doubling its volume hardly in five years. During 2013, a total amount of 63. 426 tons were manipulated in Port docks, a figure which means a decrease of 57, 8% and which places this traffic on traditional values after the past few years in which these materials consumption had reached historical records.

A solid bulks transport is produced entirely by means of costal trade navigation and unloading, and in the case of cement, it uses special facilities placed on Eastern dock operated by the companies CEMEX (7.625 t in 2013) and HOARCE (12.751 t in 2013). In spite of having reduced the volume of manipulated cement in 36, 84% through this special facility, positioning in 20.376 tons, this traffic situation, linked to construction area activity and the difficulties on the extraction of aggregates in Benzu quarries, kept the total figure of unloading aggregated (gravel and sand in bulk) on 43. 050 t.

### 2.1.1.3. GENERAL MERCHANDISE

General merchandise traffic increased 4, 2% in 2013 in relation to the previous exercise, ended up with a total amount of 972.187 tons last year. From this total, RO-RO traffic represented 98% experiencing at the same time a growth of 19,9 % in comparison to the previous year.

RO-RO cargo increased reaching 96.869 t (35, 55% rise), turning into equal units of twenty feet meant 19.027 TEUs, thus, 18% more than in 2012. We find an explanation to this increase: the growth of farming and food products and the rest of goods indicative of cross- border trade volume and the new commercial areas settle down in the city.

Analysing general merchandise in exercise 2013, the largest increases took place on farming and food products (2, 16) and other various goods (13, 98%) and the ones classified as platforms containers tare in its section and lorries required for these goods transport (5, 76%). However, construction materials and other steel sector products became less relevant.

Due to the special situation of Ceuta relating foreign trade, traffic is unbalanced. In importation, 65, 37% goods have their destination in the city, while general merchandise boarding of 79, 45% belongs to container or vehicles weights in which merchandise is carried, and more than 80% (4.060 t sewage sludge from EDAR, 43.947 t belonging to RSU and 8.756 t sludge coming from MARPOL) belong to declared transport of city wastes, which are moved to the peninsula for recycling and purifying.

Finally, we would like to mention the increase in number of units of intermodal transport – industrial vehicles – which used Port facilities via Ro-Ro in 2013. In total, they came to 58. 031 vehicles of different types opposite 54.374 last year, thus, 6, 7 % more.

### 2.1.2. PROVISIONING

Provisioning decreased 13, 54% in comparison to 2012 exercise, going down for the second consecutive year, in a general reduction context, and particularly in Strait area, In spite of it, Ceuta Port has maintained its market share even registering a light decrease previously commented on. Additionally, ships water supply, which reached 32. 705 t, decreased in relation to the previous year. In total, provisioning traffic had a figure of 617.799 t, 94, 7% of them (585.094 t) belonged to bunkering.

Although Ceuta Port is in a good moment relating this traffic, because of its geographical position and the interest showed by operators, there is a particular influence of competitiveness with other Ports which did



## 03 Informe / Report

not have these services or made these provisioning operations marginally, using slow steaming ships for cost reductions and ship-owners efforts to improve fuels efficiency.

On the other hand, there is a limitation of 1% on sulfur content for marine fuels on areas ECA (Emission Control Areas) of the Baltic Sea and North Sea from 1st July 2011, which demands on ships which are going to these places to reduce their transmissions. It forces them to have these products and have exclusive transport lines in order not to modify special characteristics of low sulfur fuel. These products demand, although for the moment lacking in request, is expected to increase year by year, towards the 2015 deadline for reduction of sulfur content in marine bunkers (from 0,1% in North Sea and 1% in Mediterranean Sea). It is established in Annex VI of MARPOL agreement. At the same time, petrol companies are updating their refineries in order to reduce the exit percentage of heavy fuel (HFO) of crude barrel due to the imposition of environmental requirements, each time more severe in sulfur content of fuel products.

For the coming years, new challenges should be confronted because of the modification in 2012 of Directive 1999/32/CE relating the sulfur content in fuels for marine use, which tries to reduce transmissions reasonably as a way to provide a high level of human and environment protection. It imposes the adoption of rules from International Maritime Organisation (OMI), which standard 0,50 % for sulfur limits outside areas of Emissions Control of SO<sub>2</sub> (SECAs) will be compulsory in UE waters in 2020.

Despite of the desire to reduce greenhouse gas emissions, the need to meet future requirements of air pollution, the boost given by the European Union by the use of alternative fuels and the introduction of GNL use as maritime fuel, in future the Port must trust on this traffic because it is certain that world merchant fleet uses around 330 million tons of fuel per year, 80-85% of them is high sulfur residual fuel. It is calculated that only 20% of maritime transport could adopt hybrid-drive solutions, with batteries or other ways for energy storage.

In the long term, it can be expected that maritime transport can take advantage of alternative fuels which are produced regionally (like biogas, biodiesel, methanol, electricity and hydrogen) while navigation made by ocean transport or height continue needing fuel available at global level. It is not clear until today if the tendency is towards GNL and biodiesel, due to the fact that supply facilities are far from availability. Moreover, recent experiences, such as EGR technology (Exhaust Gas Recirculation), which reduces nitrogen oxide emissions (NO<sub>x</sub>) in a 50 per cent, reveals that alternatives can still be presented to fulfill the new emission rules without using liquefied natural gas (GNL) as bunker.

### 2.1.3. FRESH FISHING

The volume of fresh fishing unloaded in Ceuta Ports reached 59 t continuing in 2013 the same than the previous years. In total, 82.166 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).

## 2.2. SHIPS

Ships traffic during 2013 kept similar figures than previous years although fuel supply activity, logically, highly noticed in the exercise that closed with a total of 11.465 stops, 11, 40% less than the previous year. The volume and tonnage of total fleets that stop in Ceuta Port decreased 12, 48% reaching the figure of 59, 25 million tons of the gross registered tonnage. Analysing stops of regular line passengers' ships supposed 56% of traffic totalizing 6.368 stops -4, 1% reduction compared to 2012- although with similar figures of the years before. The exercise, one more year, was important because of the number of anchored ships for provisioning operations of fuel, which represented 14,39% of the total amount of ships that reached port in Ceuta only to make this type of operation (690 s/4793) in 2012, 14, 55% (641 s/4403) in 2013.

## 2.3. PASSENGERS AND VEHICLES

The figure of passengers during 2013 experienced a slight decline regarding the total amount of passengers who used port facilities compared to previous year's records. In total, 1.884.237 passengers used the different infrastructures of Ceuta Port (a decrease of 1, 49%). It was important the fall of passengers air transport because the line linking Ceuta and the peninsula stopped working, and, according to AENA statistics, 5024 passengers used heliport facilities for commercial flights.

Regarding the number of vehicles in passenger regime, during 2013 368.088 vehicles passed through the Port, 2, 55% less than the previous year. Traffic continues taking place in summer, thus, in these months takes place the well-known Operation Crossing the Strait, almost 34% of passengers of annual total traffic and 35% of annual total vehicles hardly in three months.

# 03 Informe / Report

## 3. INVESTMENTS

In a situation influenced by austerity plans and tightening of the expenditure marked by government, Port investment increased up to 987.807,57 Euros in 2013, the lowest last years. However, issues regarding various and minor works and supply and facilities maintained a similar position in Ceuta Port compared to previous exercises.

## 4. FINANCIAL MANAGEMENT

### 4.1. PROFITS AND LOSS CALCULATION

The net sum of business figure has reached 16.247 thousand Euros in 2013 exercise, 1, 9% less than in the previous exercise. From this figure, 87% (14.063 thousand Euros) come from port fees incomes and the rest (2.183 thousand Euros) from other business outcome. In fees incomes, we can highlight changes experienced by passage fees incomes.

Passage fee is the most important received by the port and it has reached 6.405 thousand Euros opposite 4.945 thousand Euros in 2012. This increase is due to optimization of financial management regarding this traffic, adjustment of weightings correctors and current discounts. Passage fee represent 45, 5% of the total fees incomes. In order of significance in fees by special use of port infrastructures, are merchandise fee 1.449 thousand Euros, which represents 10, 3% of the total fees incomes; and ship fee, which reached 1.373 thousand Euros and represented 9,7% of the total fees incomes.

In relation with land exploitation of the port, incomes from activity linked with concessions and permissions during the exercise were 1.142 thousand Euros (1.643 thousand in 2012) while occupancy rate reached 3.464 thousand Euros (both were reduced over the previous year due to the settlement of balances made in 2012 in relation to Sportive inner harbor concession). The sum of both fees represent incomes by taking advantage of lands and they are 32, 7% of incomes to Port Authority.

Other incomes epigraph has increased 3, 1 % reaching the figure of 2.183 thousand Euros opposite 2.117 thousand in 2011. It is included incomes from commercial services by Port Authority. Its growth is mainly due to the increase of incomes by various services turnover and area occupation (35, 5% and 16, 7% more than the previous year respectively). Turnover figure of the fee-for-service of ships wastes was reduced until 867 thousand Euros, 12% less than in the previous exercise. In this epigraph, it is included incomes corresponding to: crane services fees (11 thousand), supplies (181 thousand), surface occupation (849 thousand) and various services (273 thousand).

Exploitation incomes epigraph was 3.133 thousand Euros opposite 2.832 thousand in 2012 exercise. This chapter includes inter-port compensation fund received, which was 2.223 thousand Euros opposite 2.319 thousand in 2012. The epigraph of core and other current operating revenues went from 251 thousand Euros in 2012 to 507 thousand in 2013 due to incomes increase by interest for late payment, surcharges and sanctioning actions.

In relation to expenses, one more year it is highlighted, in a first place, staff costs chapter, which has increased 3% compared to the previous year, reaching 7.226 thousand Euros opposite 7.007 thousand from the previous exercise. Staff costs are 38% of the total amount of expenses.

Exploitation expenses epigraph was 6.824 thousand Euros opposite 8.489 thousand in 2012, a noticeable reduction of 19,6 % produced mainly in the chapter of other everyday management expenses due to the regularization of sportive inner harbor balances and the decrease of loss, deterioration and change in provisioning by commercial operations. It was also reduced the chapter on expenses related to external services (repairs and maintenance, supplies and consumption, etc.) in line with austerity plans and public expenses restriction limited by the government. We comment on the most significant changes:

- Expenses from ship wastes collection (Marpol agreement) were reduced until 1.250 thousand Euros (1.474 thousand Euros in 2012) due to a reduction of the corresponding fee.
- Repairs and maintenance expenses (excluded the expenses of collection service of Marpol residues from ships stopping in the Port) was reduced from 1.024 thousand to 1.188 thousand in 2013.
- Supplies and consumption issue increased 6,2% going from 785 thousand Euros in 2012 to 834 thousand Euros in 2013, despite of water and electricity supply reduction, due to the increase of other supplies related with repair operations, wardrobe, etc.
- Expenses belonging to other external services were also reduced going from 2.074 thousand Euros in 2012 to 1.865 thousand in 2013, belonging more than half of this amount to port cleaning service.

In exploitation expenses it is important to mention contributions to State Ports of 289 thousand and inter-port compensation fund of 197 thousand.

## 03 Informe / Report

Resources for depreciation in the exercise have been reduced until reaching 4.054 thousand Euros opposite 4.335 thousand from exercise 2012 as a consequence of assets evolution.

The exploitation result in exercise 2013 has reached 1.458 thousand Euros positively, which is an increase compared to 175 thousand Euros obtained from the previous exercise. This great result has been possible thanks to cost-containment measures from restricting and austerity policies and to incomes maintenance as a consequence of a great effort in port management. Despite of positive exploitation figures, the exercise final result has been reduced by negative financial results which have been an expense of 970 thousand Euros. This is mainly due to financial expenses for provisioning service made in 2009 in order to confront fees complaints as a consequence of unconstitutional declaration from sections 1 and 2, article 70, Law 27/1992, 24th November, State Ports and Merchant Navy, according to STC 102/2.005, 20th April, relating the amounts paid as port fees.

The exercise has been closed with a result of 927.220,86 Euros of positive profits, including financial results.

### 4.2. EVALUATION OF AUTHORITY PORT SITUATION AT 31-12-2012

Closing exercise 2013, total assets rose up to 121.932 thousand Euros, from which 102.840 thousand Euros (84%) belong to non-current assets and the rest 19.092 thousand Euros to current assets.

"Own Funds" figure goes up to 59.985 Thousand Euros, amount which practically represents 49% of the total assets.

"Current Assets" which totalized in this exercise 19.092 thousand Euros is mainly formed by "Trade and other receivables" by an amount of 8.577 thousand Euros, from which 6.796 Thousand belong to customer receivables for sales and services and 1.715 thousand Euros to official grants to be recovered (FEDER Funds); and "Cash and other liquid assets" by the amount of 7.976 thousand Euros.

In non-current liabilities "long-term Provisions" by the amount of 26.437 thousand Euros are included, which belong to the amount obtained in 2009 exercise facing fees liquidations complaints given to Port Authority and "long-term Debts" by an amount of 3.341 Thousand Euros belonging to the unamortized balance of a long-term loan obtained in 2008 exercise by Port Authority (10 years by the amount of 9.000.000).

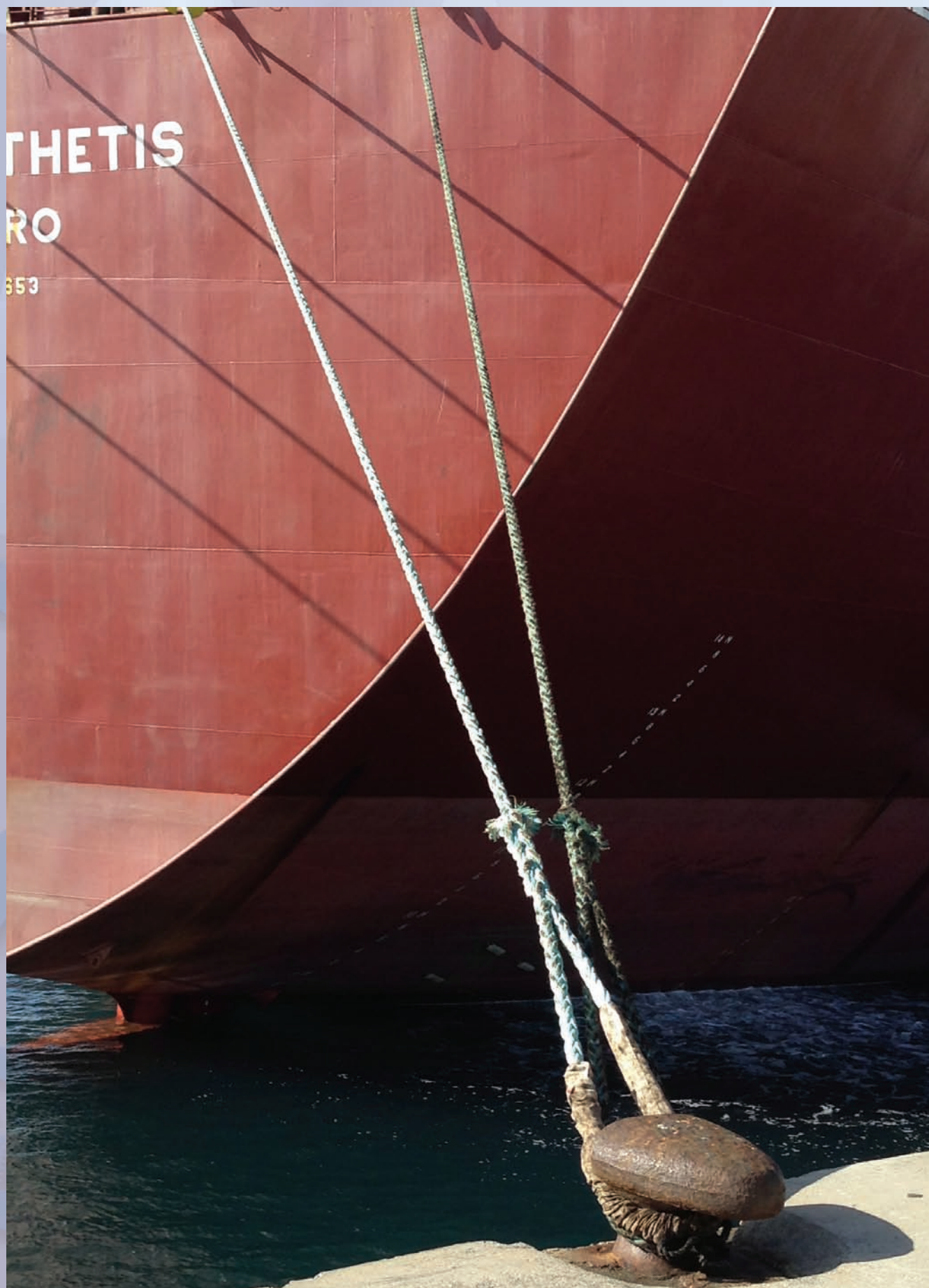
"Current Liability" reached 7.770 Thousand Euros, highlighting "short-term debts" by the amount of 2.013 thousand Euros and "Trade and other payables" by the amount of 5.720 thousand Euros.

### 4.3. INVESTEE COMPANIES

Ceuta Port Authority is not involved in any commercial enterprise.

**EL DIRECTOR**  
César López Ansorena

## 03 Informe / Report



## 04 Cuadro comparativo / Comparative diagram



## 04 Cuadro comparativo / Comparative diagram

Cuadro comparativo del trafico en los ultimos años / Comparative diagram of traffic in the lastest years

	2012	2013	Diferencia	%
1. PASAJEROS/ Número	1.896.455	1.885.465	-10.990	-0,58
2. BUQUES ENTRADOS				
2.1. Número	12.940	11.461	-1.479	-11,43
2.2. Arqueo (G.T.)	67.708.041	59.233.285	-8.474.756	-12,52
3. MERCANCIAS (Toneladas)				
3.1. Cargadas	450.796	439.584	-11.212	-2,49
3.2. Descargadas	1.616.157	1.454.259	-161.898	-10,02
3.3. Trasmovidas (*)	0	0	0	0,00
3.4. TOTALES	2.066.953	1.893.843	-173.110	-8,38
3.5. Productos petrolíferos	983.544	858.230	-125.314	-12,74
3.6. Mercancías no petrolíferas	1.083.409	1.035.613	-47.796	-4,41
4. AVITUALLAMIENTO (Toneladas)	714.568	617.799	-96.769	-13,54
5. PESCA (Toneladas)	58	59	1	1,72
6. TRAFICO TOTAL (3.4) + (4) + (5)	2.781.579	2.511.701	-269.878	-9,70
7. CONTENEDORES				
7.1. Unidades (TEU'S)	16.120	19.027	2.907	18,03
7.2. Toneladas	71.458	96.869	25.411	35,56

(\*) Se consideran mercancías trasmovidas 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	94.874	390.186	485.060
MUELLE DATO	184.287	377.692	561.979
MUELLE PONIENTE	160.423	686.381	846.804
TOTAL	439.584	1.454.259	1.893.843