

El Port de Barcelona cerró 2019 con una cifra de negocio de 172 millones de euros

También se ha alcanzado una capacidad de generación de recursos (97 millones de euros de cash flow) que permiten encarar con solvencia los retos de futuro y las necesidades inversoras del Port de Barcelona.

El Port de Barcelona obtuvo el año 2019 una cifra de negocio de 172 millones de euros, un resultado muy similar al de 2018, ejercicio que se cerró con 174 millones de euros. Esta estabilidad en los ingresos se ha conseguido a pesar de la rebaja del 10% aplicada en la tasa a la mercancía, una de las principales fuentes de ingresos del Port y que ha supuesto dejar de ingresar 4,5 millones de euros, aproximadamente.

La consolidación conseguida en los ingresos se ha alcanzado también en la capacidad de generación de recursos de la entidad (cash flow), que con 97 millones de euros en el año 2019 permite encarar con solvencia los retos de futuro y las necesidades inversoras del Port de Barcelona.



En el último año, el Port de Barcelona ha reducido de forma significativa su endeudamiento (-9%), que ahora se sitúa en 179 millones de euros y representa únicamente el 12% de los fondos propios. Y ha incrementado en un 21% las inversiones del ejercicio, que han sumado 60 millones de euros.

Con respecto al beneficio, el Port de Barcelona ha obtenido un resultado de 44 millones de euros, cifra que representa un -18% comparado con los 54 millones de 2018. Este decremento es debido al incremento de los gastos no recurrentes. Así, en el último año la entidad ha tenido



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

que hacer frente al dragado general del Port, actuación que ha tenido un coste de 4,3 millones y que se realiza cada 5 años; se ha hecho una provisión de más de 5 millones de euros para hacer frente al potencial riesgo de litigios; y se ha incrementado en un 26% la aportación al Fondo de Compensación Interportuario (1,3 millones de euros) para atender las necesidades del fondo de capital 'Puertos 4.0', dirigido a atraer y facilitar la aplicación del talento y la emprendeduría en el sector logístico-portuario en el ámbito tecnológico.

Resultados de tráfico

Con respecto a los resultados de tráfico, aunque 2019 ha estado marcado a nivel global por un cúmulo de incertidumbres y disrupciones que han provocado la desaceleración del comercio internacional, ha sido un año de consolidación para el Port de Barcelona. El tráfico total –que integra todas las modalidades de carga– se ha situado en 67,7 millones de toneladas, cifra muy similar al 67,8 millones alcanzados durante el ejercicio anterior.

Hay que destacar que más de 35 millones de toneladas corresponden al tráfico de hinterland, es decir, al comercio real de mercancías –sin contabilizar los transbordos ni las taras–. A pesar del estancamiento de algunos segmentos, el tráfico de hinterland mantiene en 2019 la cifra récord alcanzada en 2018.

Los contenedores, los sólidos a granel y los automóviles, sin embargo, han cerrado el año en negativo. En el caso de los contenedores, se han movido 3,32 millones de TEU, un 3,2% menos que el año 2018. Con todo, ha sido el segundo mejor año de la historia del Port de Barcelona con respecto a los contenedores.

Los principales descensos se han dado en los tránsitos (-8%). Los contenedores de importación y exportación se han mantenido (-1%). Sin embargo, el Port de Barcelona sigue potenciando su papel como facilitador del comercio exterior, en tanto que los contenedores llenos de exportación y de importación se mantienen como el grupo más numeroso.

Asia, el mercado más dinámico

Asia es el principal continente de origen y destino de los contenedores que canaliza el Port, con el 42% de las exportaciones y el 75% de las importaciones. Y China se consolida como el principal socio comercial, ya que recibe el 11% de los contenedores de exportación y es el origen del 42% de las importaciones. Ahora bien, el Port de Barcelona trabaja con una amplia diversidad de mercados. Algunos de los países que registran un mayor dinamismo en sus intercambios con el Port son: Egipto (11,1%), Turquía (+10,5%) o Arabia Saudita (+9,6%).

Con respecto a los sólidos a granel, han sumado 4,1 millones de toneladas y se han visto afectados por la bajada de las exportaciones de cemento iniciada en 2018. Con respecto a los vehículos, han cerrado en negativo por segundo año consecutivo (778.000 unidades, -4%), debido a una serie de factores que han afectado tanto a los tráficos (-17%) como las exportaciones (-3%). Las importaciones crecen un 0,1% respecto del año 2018.



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

En el apartado de líquidos a granel, el Port de Barcelona ha conseguido su mejor registro histórico, sumando un total de 16,1 millones de toneladas, con un crecimiento del 5,3% respecto a 2018. Este récord ha sido posible tanto por el buen comportamiento de los tráficos como de las importaciones y refuerza el papel de la infraestructura portuaria como hub de productos energéticos del Mediterráneo y del sur de Europa.

El 56% de cruceristas son de puerto base

Durante el año 2019, el Port de Barcelona ha recibido a un total de 4,6 millones de pasajeros (+3%), de los cuales 1,49 millones han sido viajeros de ferris de línea regular (+3%) y 3,14 millones han sido cruceristas (+3%). Hay que destacar el impulso de dos tipos de cruceristas que tienen un importante impacto económico en la ciudad: los de puerto base (aquellos que inician y finalizan su recorrido en Barcelona) y los que llegan en temporada baja.

Los cruceristas de puerto base (+5%), aquellos que hacen una aportación económica más importante a la ciudad y a su entorno, crecen muy por encima de los de tráfico (+1%). En la actualidad, el 56% de los cruceristas que pasan por el Port de Barcelona son de puerto base. Por otra parte, el Port de Barcelona sigue impulsando con éxito la desestacionalización de este tipo de turismo. Los cruceristas que llegan a Barcelona en temporada baja –de octubre a abril– suponen ya más del 40% del total de cruceristas, fruto de la estrategia del Port de potenciar la presencia de barcos durante el invierno para evitar puntas de saturación.

Un puerto neutro en emisiones

El Port de Barcelona está haciendo una firme apuesta por la sostenibilidad y en la nueva década que empezamos destinará muchos de sus recursos, tanto económicos como humanos, al desarrollo de proyectos relacionados con la actual emergencia climática que vivimos. Europa ha iniciado el camino para convertirse en el primer continente climáticamente neutro en el año 2050, un Green Deal del cual el Port de Barcelona ni puede ni quiere mantenerse al margen. El Plan de Actuación de Electrificación de los muelles es uno de los principales proyectos para convertirse en un puerto neutro en emisiones pero no es el único. El impulso de la intermodalidad, estrategia que se inició ya hace unos años, sigue siendo uno de los objetivos de la institución ya que supone la potenciación de los modos de transporte más sostenibles y menos contaminantes. En este sentido, en el año 2019 se mantuvo la evolución positiva de las mercancías transportadas por los servicios de transporte marítimo de corta distancia, superando las 410.000 unidades de transporte intermodal (UTI), con un incremento del 0,5%. Este apartado incluye el tráfico de las Autopistas del Mar, las líneas regulares que conectan Barcelona con Italia y el norte de África.

También se mantiene en niveles de 2018 la cuota del transporte ferroviario, que se sitúa en un 13% en el caso de los contenedores y en un 35,5% en los vehículos. Eso permite reducir las emisiones de la actividad portuaria y mejorar la calidad del aire del entorno. De hecho, los servicios ferroviarios del Port de Barcelona supusieron el año 2019 el ahorro de 50.000 toneladas de CO₂.