



sarrera  
introducción  
introduction



## 1. Presidentearen Idatzia 2014 ko Memoriarako

2014an hasi da suspertzen Pasaiaiko portuko trafikoa, bere espezializazioa diren siderurgiari eta automozioari esker.

Urte berean hartu da azken urteotako erabaki estrategikorik garrantzitsuenetako bat ere: kanpoko portua eraikitzeo asmoa zuen Azpiegituren Plan Gidaria baztertea.

Izan ere, ekonomiako, gizarteko eta Administrazio bakoitzeko eragile askoren arteko gogoeta-prozesu prospektiboan ikusi denez, batetik, jadanik ez dago portu berria eraikitzeo ekimena eragin zuen egoerarik; eta, bestetik, egungo portua gai da hinterlandeko eskaria asetzeko.

Portuak bete-betea jardun dezan eta bere funtzioa bete dezan, azpiegiturak egokitu behar dira, zerbitzuak trafiko berrietara moldatu, haiek eskuratzeko lan komertziala egin eta, batez ere, portuko jarduna hiri-ingurunearekin bateragarri izatea bermatu.

Hiru helburu nagusi horiek garatzen dira Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak 2015eko martxoan onartutako Plan Estrategikoan, eta urte bakoitzeko Inbertsio Planen eta Enpresa Planen bidez gauzatzen dira. Azpiegiturak eta trafikoak dira portuko negozioaren muina, eta ez du beste azalpenik behar, non eta ez den espezializazioaren eta dibertsifikazioaren arteko dilema.

Nolanahi ere, portua eta hiria elkartzen diren lekuko ingurumena eta hirigintza ere osagarritzat hartzen dira; beraz, ezinbestekoa iruditzen zait nik horiek azpimarratzea.

Pasaiaiko portuarentzat funtsezkoa da ingurune hurbilarekiko harremana. Portuko jarduna ezinbestekoa da gure hinterlandarentzat, haren bokazioa industrial indartuta irten baita krisialdi ekonomikotik. Ohartzen gara, baina, gure kokapen pribilegiatua dela eta, portuko guneak aukeren iturri izan daitezkeela beste jarduera batzuentzat, bai eta hiri bat garatzeko gune ere; izan ere, hiriaren dinamismoarentzat muga dira bai orografia bai uretarantz zabaltzen uzten ez dion portu komertziala.

Portuko Agintaritzak ziur dago erronka horri arrakastaz ekingo diola, eta horretarako tresnak edukitzearen berrikusi da zerbitzu-gunearen Antolamendu Plan Berezia, eta egin da ingurumen-arloko Jokabide Kodea.

Lehenengo, funtsezkoa da erakundearen arteko adostasuna. Bigarreneko, nahitaezkoa da portuko enpresak inplikatzeko. Ea biei eusten diegun eta erakusten dugun portuaren eta hiriaren arteko bizikidetzak ez dela interes kontrajarrien arteko hala-holako konponketa bat, baizik eta garapen ekonomikoaren eta sozialaren potentzialtasun berriak ustiatzeko aukera bat.

Ricardo Peña Quintela

PASAIKOKO PORTUKO AGINTARITZAKO LEHENDAKARIA

## 1. Escrito del Presidente para la Memoria 2014

El año 2014 ha significado para el puerto de Pasaia el inicio de la recuperación de los tráficos de la mano de los dos sectores en los que está especializado, el siderúrgico y la automoción.

Ha sido también el año en el que se ha adoptado la decisión estratégica de más calado de los últimos años, el desistimiento de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras que contemplaba la construcción del puerto exterior.

Esta decisión se ha adoptado tras un proceso de Reflexión Prospectiva en el que se ha contado con una amplísima participación de agentes económicos y sociales y de las Administraciones concernidas, tras constatar por una parte que no se dan ya las circunstancias que motivaron la iniciativa de construcción del nuevo puerto, y por otra parte que el puerto actual tiene capacidad para atender la demanda de su Hinterland.

Para que el puerto opere a plena capacidad y cumpla la función para la que está concebido es necesario adecuar las infraestructuras, adaptar los servicios a nuevos tráficos, realizar la acción comercial necesaria para captarlos y, sobre todo, garantizar la compatibilidad de la actividad portuaria con su entorno urbano.

Estos grandes objetivos se desarrollan en el Plan Estratégico aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad portuaria en el mes de marzo de 2015 y se ejecutan a través de los oportunos Planes de Inversiones y Planes de Empresa anuales. Lo relativo a infraestructuras y tráficos es asumido como el núcleo del negocio del puerto, y parece no requerir de explicación, más allá del dilema especialización - diversificación.

Sin embargo, los aspectos ambientales y la solución urbanística de la zona de contacto puerto-ciudad tienden a entenderse como elementos accesorios, y de ahí que considere imprescindible centrarme en ellos.

Para el puerto de Pasaia la convivencia con su entorno inmediato es absolutamente vital. La actividad portuaria es imprescindible para nuestro Hinterland, cuya vocación industrial ha salido fortalecida tras la crisis económica. Pero somos conscientes de que nuestra privilegiada ubicación hace que los espacios portuarios sean percibidos como un área de oportunidad para otras actividades, e incluso como un territorio que podría abrirse al desarrollo de una ciudad que ve su dinamismo constreñido por una orografía limitante y un puerto comercial que se interpone en su despliegue hacia la lámina de agua.

La Autoridad Portuaria tiene la certeza de que podrá abordar con éxito este reto, y se dota de los instrumentos necesarios para ello a través de la revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio y la elaboración del Código de Conducta ambiental.

Para el primero es fundamental el consenso interinstitucional. Para el segundo es imprescindible la implicación de las empresas portuarias. Confiamos en conseguir y conservar ambos y demostrar que la convivencia entre el puerto y la ciudad no es un arreglo más o menos amistoso entre intereses contrapuestos sino una oportunidad para explotar nuevas potencialidades de desarrollo económico y social en beneficio del país.

Ricardo Peña Quintela

PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA

## 1. Comment from the President for the Annual Report 2014

For the Port of Pasaia, 2014 was synonymous with an upturn in throughput thanks to increases in its two specialist areas of traffic; iron and steel products and the automotive industry.

It was also the year in which we took the most important strategic decision of the last few years, i.e. not to continue pursuing the Infrastructure Master Plan, which included building the outer port.

This decision was taken after a process of forward thinking which involved the participation of a broad base of economic and social players and the relevant authorities, and after coming to the conclusion that the circumstances that had justified building the new port were no longer valid and that the current port has sufficient capacity to cater for the demands placed on it by its hinterland.

If the port is to operate at full capacity and fulfil its purpose, infrastructure needs to be updated, services need to be adapted to cater for new traffic, sales promotion activities need to be carried out to attract new traffic and above all, port activities need to be made compatible with their urban environment.

These major objectives are developed in the Strategic Plan which was approved by the Port Authority's Board of Directors in March 2015, and are carried out through the yearly investment plans and business plans. Infrastructure and traffic are taken as the port's core business and require no further explanation, beyond the dilemma of specialisation or diversification.

However, environmental aspects and the urban planning solutions for the port-city interface tend to be seen as secondary, and therefore this is why I believe I need to concentrate on them.

It is absolutely fundamental for the Port of Pasaia to live in harmony with its surrounding environment. Port activity is essential for our hinterland and for its industry, which has gone from strength to strength in the wake of the economic crisis. Yet we aware that our privileged location means that the port is seen as an area of opportunity for other activities, or as an area that could be the gateway to the development of a city that feels its momentum is being held back by limiting terrain and a commercial port that interferes in its relations with the waterfront.

The Port Authority is sure that it will be able to successfully rise to this challenge and has given itself the tools needed to do so through the review of the Special Development Plan for the service area and the drafting of the Environmental Code of Conduct.

To achieve the first goal, consensus between the relevant institutions is imperative. To achieve the second goal, the involvement of port companies is essential. We are confident of reaching both and maintaining them and of demonstrating that coexistence between the port and the city is not simply an amicable arrangement between two parties with opposing interests but is instead an opportunity to exploit new areas for potential economic and social development which will benefit all concerned.

**Ricardo Peña Quintela**  
PRESIDENT OF THE PASAIA PORT AUTHORITY



## 1. Autoridad Portuaria de Pasaia Composición del Consejo de Administración

Portuko Agintaritzako Lehendakaria  
Presidente de la Autoridad Portuaria  
President of the Port Authority

Sr. D. Ricardo Peña Quintela

Lehendakariordea eta Pasaiaiko Itsas Kapitaina  
Vicepresidente y Capitán Marítimo de Pasaia  
Vice President and Harbour Master of Pasaia

Sr. D. Josu Gotzon Bilbao Cámara

Estatuko Administrazioaren Ordezkaría  
Representante de la Administración del Estado  
Representative of the Administration of the State

Sr. D. Enrique Álvarez Fanjul

Estatuko Administrazioaren Ordezkaría  
Representante de la Administración del Estado  
Representative of the Administration of the State

Sr. D. Jacobo Caparrós Ruipérez

Administrazioko-kontseiluko Aholkulari Juridikoa eta  
Estatuko Administrazioaren Ordezkaría  
Asesor Jurídico del Consejo de Administración y  
Representante de la Administración del Estado  
Legal Adviser to the Board of Directors and  
Representative of the Administration of the State

Sra. Dña. Macarena Olona Choclán

Pasaiaiko Alkatea  
Alcaldesa de Pasaia  
Mayor of Pasaia

Sra. D<sup>a</sup> Amaia Agirregabiria Alberdi

Errenteriko Udaletxeko Ordezkaría  
Representante del Ayuntamiento de Errenteria  
Representative of the Town Hall in Errenteria

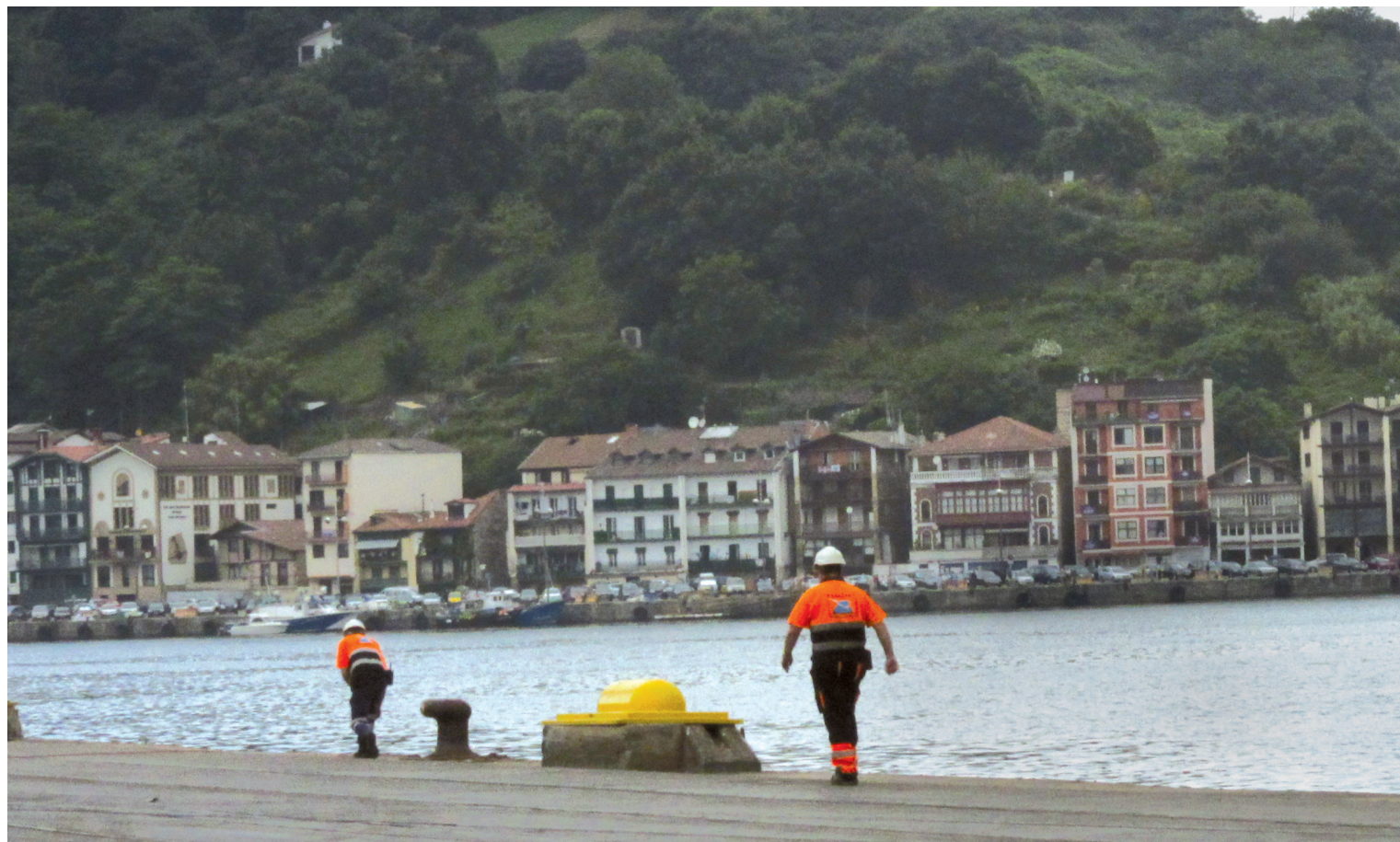
Sra. D<sup>a</sup> Maite Peña López

Gipuzkoako Ganbarako Lehendakaria  
Presidente de la Cámara de Gipuzkoa  
President of the Chamber of Gipuzkoa

Sr. D. Pedro Esnaola Latasa

Gipuzkoako Ganbera Ofizialaren ordezkaria  
Representante de Cámara de Gipuzkoa  
Representative of Camera of Gipuzkoa

Sra. Dña. M<sup>a</sup> Luisa Guibert Ucín



Gipuzkoako Ganbera Ofizialaren ordezkaria <b>Representante de Cámara de Gipuzkoa</b> Representative of Camera of Gipuzkoa	Sr. D. Beñat Odriozola Iraeta
LAB Sindikatuko Ordezkaria <b>Representante de la Organización Sindical de L.A.B.</b> Representative of the Union Organization LAB	Sr. D. José Ramón Zapirain Larraza
Euskal Autonomia Erkidegoaren ordezkari gisa <b>Representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco</b> Representative of the Basque Autonomous Community	Sr. D. Iñaki Errazkin Vitoria
Euskal Autonomia Erkidegoaren ordezkari gisa <b>Representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco</b> Representative of the Basque Autonomous Community	Sr. D. Antonio Aiz Salazar
Euskal Autonomia Erkidegoaren ordezkari gisa <b>Representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco</b> Representative of the Basque Autonomous Community	Sra. D <sup>a</sup> . Miren Izaskun Iriarte Irureta
Euskal Autonomia Erkidegoaren ordezkari gisa <b>Representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco</b> Representative of the Basque Autonomous Community Hitzarekin baina botorik gabe bertarutzen dira: <b>Asisten con voz pero sin voto:</b> Attendees having a voice but no vote:	Sra. D <sup>a</sup> . Nahikari Otermin Soroa
Portuko Agintaritzako Zuzendaria <b>Director de la Autoridad Portuaria</b> Director of the Port Authority	Sr. D. Gregorio Irigoyen Muñoz
Administrazio-kontseiluko Idazkaria <b>Secretaria del Consejo de Administración</b> Secretary of Administration Council	Sra. D <sup>ña</sup> . Ana Bravo Belloso



## 1. Portuko zuzendariaren iruzkina

Pasaia portuaren kokapena dela eta –N-I errepidearen eta Madril-lrun trenbidearen artean, eta Frantziako mugatik 12 km eskasera– nodo estrategikoa da trafiko potentzial handi bati erantzuteko, bere hinterlandaren trafikoari ez ezik; izan ere, bertatik igaro behar dute Europaren eta Iberiar penintsularen artean lehorrez doazen merkantzia askok.

Oiartzun ibaiaren bokalean dagoen Pasaia portua badia babes batean dago, eta kanpoko olatuak eta haizea edonolakoak izanik ere gauzatzen dira portuko lanak, Ulia eta Jaizkibel mendiek babesten baitute, eta ekaitzik gaitoenek ere ez diote eragiten portuko jardunari.

Portuko moilak aproposak dira merkantzia manipulatzeko, moila nagusietan 10 metroko sakonera dago, biltegiak modernoak dira –gehienek 10 urte baino gutxiago dituzte, moiletatik hurbil daude eta etekina atera ahal izateko hornituta daude–, eta kargako enpresen eta langileen baliabideak eta profesionaltasuna egokiak dira; horri guztiari esker, portuko lanen etekina hobea da beste portuen batez bestekoa baino.

2012ra arte, portuaren lehenetsua izan da kanpoko dartsena bat eraikitzea. Izan ere, 2002 eta 2008 artean bost milioi tonatik gorako trafikoa egon zen, eta aurreikuspenek zalantzan jartzen zuten portuak erantzun ahal izango ote zien zerbitzatzen dituen enpresen beharrei. Ondorengo krisialdi ekonomikoak gogotik eragin dio portuari, eta itxi egin da portuak zerbitzatzen zuen enpresa handienetakoren bat, bai eta Iberdrolaren Zentral Termikoa ere. Krisialdi ekonomiko horren eta epe ertaineko aurreikuspenen ondorioz, portu berria eraikitzen hasteko lanak 2014an eten eta egungo portua indartzearen alde egin du Portuko Agintaritzak: gune bakoitzaren balioa azpimarratu, departamentu komertzial bat sustatu trafiko berriak eskuratzeko –gurutzantziaz nahiz edukiontziaz–, eta egungo trafikoak areagotu dira, hornitzeko edo merkaturatzeko gure portua erabiltzen duten enpresa guztiekiko harreman zuzenean.

2014an asko suspertu da portua: trafikoa % 18,5 handitu da, eta 3.503.184 Tm-koa izan da guztira. % 10etik gora igo dira portuko bost merkantzia-multzo nagusiak: produktu siderurgikoak, txatarra, automobilak, ongariak eta zerealak (azken hori iaz baino % 50etik gora gehiago).

Portuko merkantzia garrantzitsuak ez dira askorik jaitsi, baina murriztu egin dira paperaren, egurraren, eta petrolio- eta egur-kokearen trafikoak.

2014ko merkantzien jatorri nagusiak Errusia, Herbehereak eta Alemania izan dira. Helmuga nagusien artean Erresuma Batua eta Belgika daude; izan ere, portuko inportazioak nahiz esportazioak Europaren iparraldearekin egiten dira batik bat, baina azken aldiran esanguratsua hasi da izaten Afrikaren iparraldearekiko trafikoa ere, eta Aljeria da portuko merkantzien hirugarren helmuga-herrialdea, batez ere produktu siderurgikoen esportazioarengatik.

Arrantzari dagokionez 22 milioi kilo gaintu dira, iaz baino gehixeago, nahiz eta lonja berria obratan dagoen eta 2014an salmentarako egon den gunea behin betiko lekuan dagoenean izango denaren erdia izan den.

Etorkizunari begira, badirudi 2014an hasitako susperraldiari eutsiko zaiola, eta positiboak dira bai egungo trafikoaren aurreikuspenak bai Portuko Agintaritzak eskuratu nahi dituen trafiko berrien aurreikuspenak ere. Portuko Agintaritzak lanean ari da egungo trafikoak areagotzeko, eta 2012ko amaieran Zentral Termikoa behin betiko itxi zela-eta libre geratutako guneak aprobetxatu, gune bat eskaini nahi zaio edukiontzien trafikoari 2015etik aurrera. Madril-lrun korridorean duen kokapen estrategikoak baliatuz, gaur egun muga zeharkatzen duten trafikoak eskuratu nahi ditu Portuko Agintaritzak, itsasoz joan daitezkeen; horregatik, 2014ko ahalegin nagusiak izan dira lan komertziala indartzea eta Gipuzkoatik datorren eta Gipuzkoara doan trafikoari erantzutea, batez ere edukiontziaz, garai batean portua saturatu eta ezinezkoa baitzen.

Inbertsiorik handiena arrain-lonja izan da: 2013an amaitu zen obren lehenbiziko fasea, eta bere instalazioak modernoak izango dira, hirian integratuak, eta haien bidez indartuko da hainbeste lanpostu sortzen dituen trafikoak, urtez urte handituz joan baita, sartuta egon garen krisia gorabehera.

Gregorio Irigoyen Muñoz

PASAIKO PORTUKO AGINTARITZAKO ZUZENDARIA

## 1. Comentario del Director del Puerto

La ubicación del Puerto de Pasaia, bordeado por la carretera N-I y el ferrocarril Madrid-Irún, y situado a escasos 12 Km. de la frontera con Francia, hace de este puerto un nodo estratégico para atender un importante tráfico potencial, además del que corresponde a su "hinterland" natural, por tratarse de un punto de paso obligado de una parte importante de las mercancías que circulan por vía terrestre entre Europa y la Península Ibérica.

El Puerto de Pasaia, situado en la desembocadura del Río Oyartzun, ocupa una bahía especialmente protegida que hace que las operaciones portuarias se desarrollen con independencia del oleaje exterior y del viento, ya que se encuentra totalmente defendido del mismo por los montes Ulia y Jaizkibel, de forma que ni en los mayores temporales se producen afecciones a la actividad portuaria.

Los muelles de este puerto resultan adecuados para la mercancía a manipular, con un calado de 10 metros en los muelles principales y unos almacenes modernos, en su mayor parte con una antigüedad menor de 10 años, próximos a los muelles y dotados de equipamientos suficientes para la obtención de elevados rendimientos, lo que unido a los medios y profesionalidad de las empresas y personal de la estiba provocan podamos presumir que los rendimientos que se obtienen en las operaciones que se desarrollan en el puerto son superiores a la media del sistema portuario.

Hasta el año 2012 ha sido prioridad de este puerto la construcción de una dársena exterior. Esta prioridad fue motivada principalmente por los tráficos que se produjeron en el periodo comprendido entre los años 2002 y 2008, en los que se superaron los cinco millones de toneladas y donde se planteaban unas previsiones que hacían dudar de la respuesta del puerto a las necesidades de las empresas a las que atiende. La crisis económica posterior ha afectado al puerto de forma importante, habiéndose producido el cierre de alguna de las empresas más importantes a las que daba servicio el puerto, así como de la Central Térmica de Iberdrola. Esta crisis económica y las perspectivas que se perciben a medio plazo, han sido la causa por la que esta Autoridad Portuaria haya optado en 2014 por paralizar todos los trabajos encaminados al inicio de la construcción del nuevo puerto y a apostar por una potenciación del puerto actual, poniendo en valor cada uno de sus espacios e impulsando un departamento comercial que está trabajando en la captación de nuevos tráficos, desde cruceros a contenedores, además de incrementar en lo posible los tráficos actuales mediante una relación directa con todas y cada una de las empresas que utilizan nuestro puerto para su suministro o la comercialización de sus productos.

El año 2014 ha sido un ejercicio en el que el puerto ha tenido una importante recuperación, con un incremento de tráfico del 18,5% y un tráfico total de 3.503.184 Tm. Se han alcanzado incrementos superiores al 10% en los cinco grupos de mercancías más importantes del puerto, como son los productos siderúrgicos, chatarra, automóviles, abonos y cereales, este último con un incremento superior al 50% respecto al año anterior.

No se ha producido descensos importantes en ninguna de las mercancías significativas del puerto, aunque se han observado disminución de tráficos en papel, madera, coque de petróleo y maderas.

Los principales orígenes de las mercancías en 2014 han sido Rusia, Países Bajos y Alemania. Como destinos más importantes hay que destacar a Reino Unido y Bélgica, lo que indica que tanto las importaciones como las exportaciones de este Puerto se realizan principalmente con el Norte de Europa, aunque en los últimos tiempos el tráfico con el Norte de África comienza a ser significativo, siendo Argelia el tercer país destino de las mercancías del puerto, debido especialmente a la exportación de productos siderúrgicos.

Respecto a la pesca, se han superado del 22 millones de kilos, con un leve incremento respecto al año anterior, a pesar de que la nueva lonja se encuentra en obras y el espacio disponible para la venta en 2014 ha sido del 50% de lo que será en la situación definitiva.

De cara al futuro, parece que la senda de recuperación iniciada en 2014 va a continuar, siendo positivas las expectativas que se observan tanto en los tráficos actuales como en los nuevos mercados a los que la Autoridad Portuaria está intentando acceder. La Autoridad Portuaria está realizando labores comerciales para incrementar los tráficos actuales y aprovechando los espacios liberados tras el cierre definitivo de la Central Térmica, producido a finales de 2012, poder destinar un espacio al tráfico de contenedores que se espera iniciar en 2015. Es intención de esta Autoridad Portuaria el aprovecharse de su situación estratégica en el corredor Madrid-Irún para intentar captar tráficos que en la actualidad cruzan la frontera y poder encaminarlos al modo marítimo, por lo que los principales esfuerzos del año 2014 han estado dedicados a reforzar la labor comercial y su vocación de atender a los tráficos de origen y destino Gipuzkoa, especialmente contenedores, que en otras épocas no se pudieron atender debido a la saturación que se producía en el puerto.

Como inversión más importante resulta preciso hablar de la lonja pesquera, cuya primera fase de las obras se finalizó en 2013 y que contará con unas instalaciones modernas e integradas en la trama urbana a través de las que se podrá potenciar un tráfico que genera muchos puestos de trabajo y cuyo volumen se ha ido superando ejercicio tras ejercicio a pesar de la crisis en que hemos estado inmersos.

Gregorio Irigoyen Muñoz

DIRECTOR

## 1. Commentary of the Port Director

The location of the Port of Pasaia, flanked by the N-I trunk road and the Madrid - Irun railway line and located just 12 km from the French border, make this port a strategic node to cater for significant potential throughput, in addition to the traffic from its natural hinterland, as it is a compulsory crossing point for many of the goods that are moved by land between Europe and the Iberian Peninsula.

The Port of Pasaia, located on the mouth of the Oyarzun River, is set in a sheltered bay that enable port operations to take place irrespective of the sea and wind conditions outside, as it is entirely protected from the open sea by the Ullia and Jaizkibel mountains. Thus, port activities are never interrupted even during the heaviest storms.

The Port's quays are well equipped for handling goods, with the main berths having a depth of ten metres. It has modern, high-performance warehousing facilities nearby, which are less than 10 years old in the majority of cases and which, in tandem with the equipment and professionalism of companies and stevedoring staff, ensure that operational performance is above the average for Spanish ports.

Up to 2012, the Port's priority was to build an outer dock, based on the large volumes of traffic handled from 2002-2008, when throughput exceeded five million tonnes and forecasts suggested that the port might not be able to respond to the needs of the companies it served. The subsequent recession has hit the port hard, with some of the leading companies working at the facilities closing their doors, including the Iberdrola power station. In 2014, this economic crisis and the medium-term business outlook led the port authority to stop all the work scheduled to start building the new port and focus instead on promoting the current port and all its facilities. Instead the Port Authority has strengthened the role of the Sales Department which is working to attract new traffic, from cruise ships to containers, and to increase current throughput as much as possible by establishing direct relationships with all of the companies that use our port for the supply or sale of their products.

The port recovered considerably in 2014, with an 18.5% increase in traffic and total throughput of 3,503,184 tonnes. Volumes of the five main groups of goods handled at the port - iron and steel products, scrap, cars, fertilisers and grain - all went up by over 10%, with the rise in grain traffic reaching over 50% compared to the previous year.

None of the port's significant traffic volumes declined considerably, although there were decreases in paper, wood and timber, and petroleum coke.

In 2014, goods came mainly from Russia, the Netherlands and Germany, whilst the main export destinations were the United Kingdom and Belgium. This shows that the port's import and export traffic is mainly to and from northern Europe, although in recent years, traffic to and from North Africa has begun to grow in importance, with Algeria ranking third on the list of the port's goods destinations, thanks to iron and steel exports.

Fish catches exceeded 22 million kilos, which was up slightly on the previous year, despite the fact that there are building works in progress at the new fish market and the space available for fish sales in 2014 was 50% of what its future capacity will be.

Looking ahead, it would seem that the road to recovery that began in 2014 is set to continue, with positive forecasts expected for both current traffic and for the new markets the Port Authority is aiming to break into. Sales efforts are being intensified to increase current throughput, and in 2015 the Port hopes to take advantage of the areas freed up by the definitive closure of the power station, which took place at the end of 2012, by providing land for container traffic. The Port Authority's objective is to make the most of its strategic location on the Madrid-Irun corridor to try to attract traffic which currently crosses the border by land, and encourage it to use shipping corridors instead. Accordingly, the Port's main sales push in 2014 centred on attracting traffic entering and leaving Gipuzkoa, especially containers, which could not previously be catered for because of a lack of capacity.

The most important investment has been the fish market, the first phase of which was completed in 2013. This will create modern facilities inside the city, making it easier to promote this type of traffic, which creates many jobs and has consistently brought in ever larger volumes of business despite the crisis.

**Gregorio Irigoyen Muñoz**  
 ECONOMICAL AND FINANCE DIRECTOR

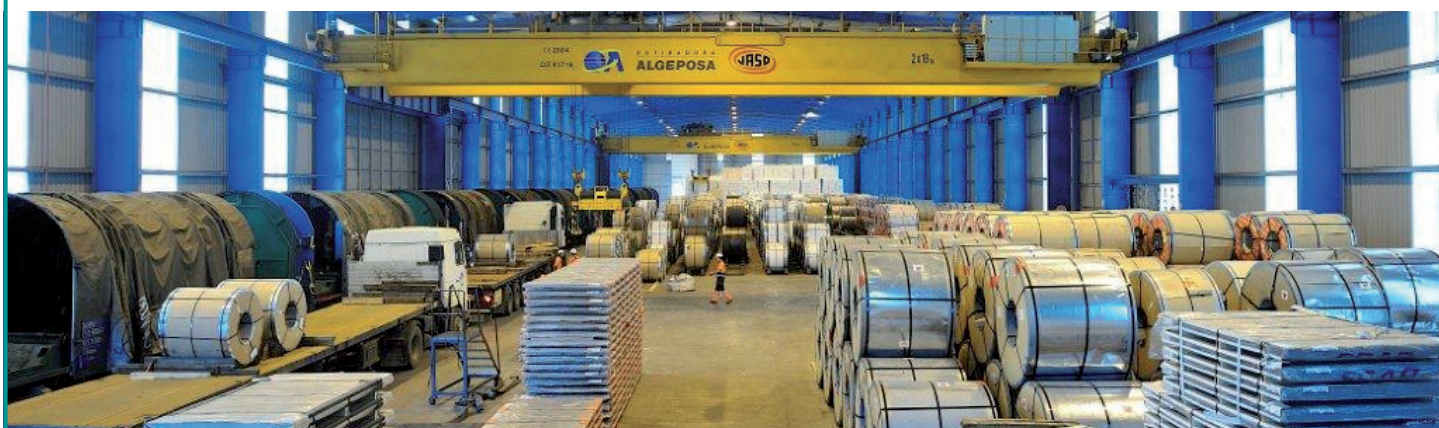




## 1.2 BALANCE DE SITUACIÓN A 31/12/2014 (Provisional)

ACTIVO	2014	2013
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>134.263.434,41</b>	<b>136.097.064,33</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>541.292,69</b>	<b>664.879,28</b>
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-
2. Aplicaciones informáticas	512.292,69	664.879,28
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	29.154,24	-
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>55.505.561,32</b>	<b>65.538.665,16</b>
1. Terrenos y bienes naturales	19.937.531,66	19.937.531,66
2. Construcciones	28.085.750,29	29.144.666,53
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	696.840,22	829.815,08
4. Inmovilizado en curso y anticipos	6.372.533,15	15.091.283,98
5. Otro inmovilizado	412.906,00	535.367,91
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>77.665.437,70</b>	<b>69.322.834,23</b>
1. Terrenos	45.894.489,35	45.894.489,35
2. Construcciones	31.770.948,35	23.428.344,88
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-
2. Créditos a empresas	-	-
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>551.142,70</b>	<b>570.685,66</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-
2. Créditos a terceros	551.142,70	570.685,66
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-
4. Otros activos financieros	-	-
<b>VI. Activos por impuesto diferido</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>26.787.510,80</b>	<b>25.819.048,60</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>37.998,12</b>	<b>41.826,42</b>
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>9.017.774,11</b>	<b>8.505.795,20</b>
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.653.956,56	2.488.636,10
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	46.582,07	24.811,78
3. Deudores varios	2.435.263,14	2.417.084,33
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	4.597.768,53	3.263.413,88
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	284.203,81	311.849,11
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-
2. Créditos a empresas	-	-
3. Otros activos financieros	-	-
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>72.730,07</b>	<b>34.488,29</b>
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>17.659.008,50</b>	<b>17.236.938,69</b>
1. Tesorería	2.659.008,50	3.236.938,69
2. Otros activos líquidos equivalentes	15.000.000,00	14.000.000,00
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>161.050.945,21</b>	<b>161.916.112,93</b>

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2014	2013
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>158.400.256,33</b>	<b>158.631.619,71</b>
<b>A-1) Fondos propios</b>	<b>124.956.544,76</b>	<b>124.945.207,42</b>
I. Patrimonio	119.832.640,99	119.832.640,99
II. Resultados acumulados	5.112.566,43	3.170.483,71
III. Resultado del ejercicio	11.337,34	1.942.082,72
<b>A-2) Ajustes por cambios de valor</b>	-	-
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-
III. Otros	-	-
<b>A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>33.443.711,57</b>	<b>33.686.412,29</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	-	-
<b>I. Provisiones a largo plazo</b>	-	-
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	-	-
2. Provisión para responsabilidades	-	-
3. Otras provisiones	-	-
<b>II. Deudas a largo plazo</b>	-	-
1. Deudas con entidades de crédito	-	-
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
3. Otras	-	-
<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	-	-
<b>IV. Pasivos por impuesto diferido</b>	-	-
<b>V. Periodificaciones a largo plazo</b>	-	-
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>2.650.688,88</b>	<b>3.284.493,22</b>
<b>II. Provisiones a corto plazo</b>	<b>376.242,72</b>	<b>444.215,15</b>
<b>III. Deudas a corto plazo</b>	<b>1.432.721,76</b>	<b>2.029.270,05</b>
1. Deudas con entidades de crédito	-	-
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	1.095.678,58	1.740.462,75
3. Otros pasivos financieros	337.043,18	335.672,52
<b>IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>18.374,01</b>	-
<b>V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>823.350,39</b>	<b>811.008,02</b>
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	561.021,75	565.543,57
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	-	2.214,91
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	262.328,67	243.249,54
<b>VI. Periodificaciones</b>	-	-
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>161.050.945,21</b>	<b>161.916.112,93</b>



## 1.3 CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS A 31/12/2014 (Provisional)

(DEBE) HABER	2014	2013
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>13.416.472,25</b>	<b>13.057.812,69</b>
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>12.349.384,85</b>	<b>12.282.985,11</b>
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	4.071.197,92	4.537.436,82
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	6.209.545,90	5.531.569,52
1. Tasa del buque	1.832.027,14	1.381.453,93
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	18.673,24	31.068,23
3. Tasa del pasaje	2.420,23	1.139,68
4. Tasa de la mercancía	2.839.788,84	2.694.434,48
5. Tasa de la pesca fresca	1.460.782,38	1.406.421,66
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito	55.854,07	17.051,54
c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario	2.034.705,22	2.185.233,47
d) Tasas por servicios no comerciales	33.935,81	28.745,30
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>1.067.087,40</b>	<b>774.827,58</b>
a) Importes adicionales a las tasas	-	-
b) Tarifas y otros	1.067.087,40	774.827,58
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>1.771.475,76</b>	<b>930.502,00</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	890.784,28	328.624,95
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	114.767,31	2.411,77
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	613.924,17	462.465,28
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	152.000,00	137.000,00
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>(5.443.936,24)</b>	<b>(5.531.639,30)</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados	(3.993.335,20)	(4.076.569,20)
b) Indemnizaciones	(2.190,22)	-
c) Cargas sociales	(1.448.410,82)	(1.455.070,10)
d) Provisiones	-	-
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>(4.806.021,14)</b>	<b>(3.541.899,25)</b>
a) Servicios exteriores	(3.379.602,43)	(3.533.108,46)
1. Reparaciones y conservación	(779.056,76)	(768.007,41)
2. Servicios de profesionales independientes	(419.307,88)	(476.530,46)
3. Suministros y consumos	(602.864,15)	(545.294,17)
4. Otros servicios exteriores	(1.578.373,64)	(1.743.276,42)
b) Tributos	(409.882,09)	(536.908,24)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(238.960,75)	1.372.259,70
d) Otros gastos de gestión corriente	(48.276,47)	(69.698,56)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 11.1.b) Ley 48/2003	(491.319,40)	(527.443,69)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(238.000,00)	(247.000,00)
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(4.310.173,20)</b>	<b>(4.019.759,38)</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>2.073.330,20</b>	<b>640.666,90</b>
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>13.755,05</b>	<b>-</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>(3.021.473,24)</b>	<b>(28.268,88)</b>
a) Deterioros y pérdidas	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(3.021.473,24)	(28.268,88)

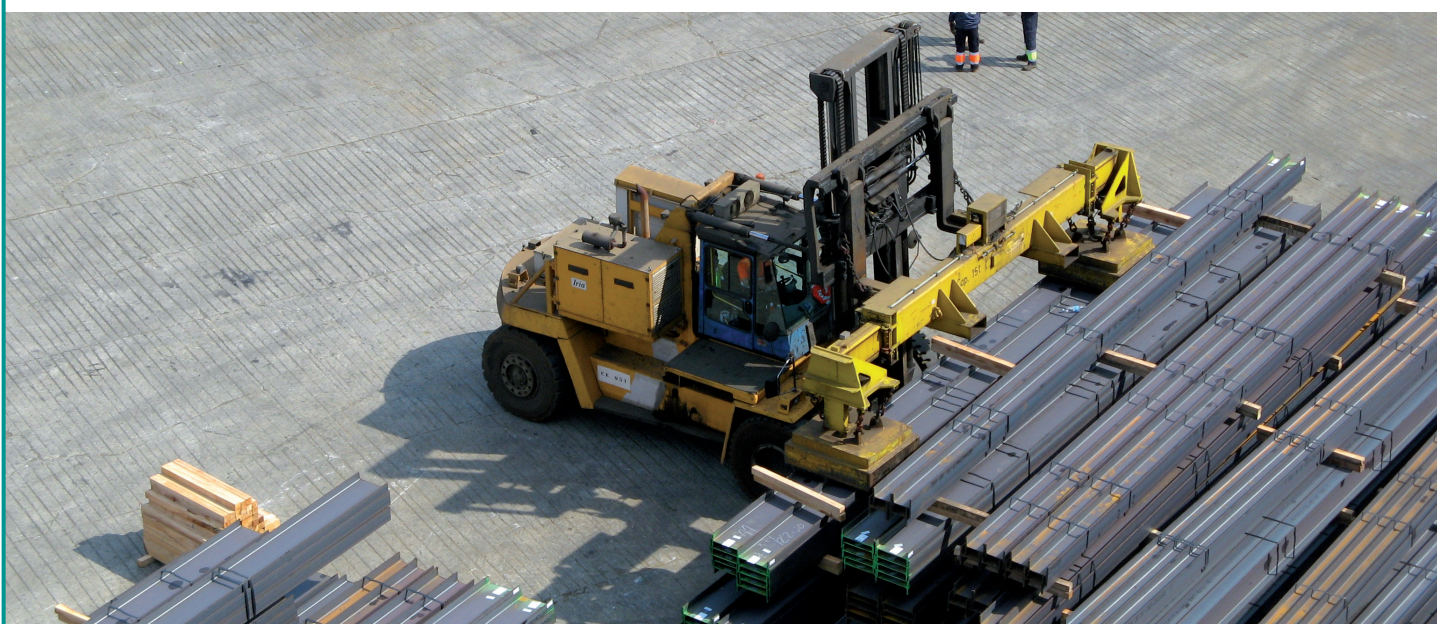
(DEBE) HABER	2014	2013
<b>Otros resultados</b>	-	23.074,91
a) Ingresos excepcionales	-	23.074,91
b) Gastos excepcionales	-	-
<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)</b>	<b>(306.570,56)</b>	<b>1.530.489,69</b>
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>318.766,78</b>	<b>421.989,43</b>
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	318.766,78	421.989,43
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>(858,88)</b>	<b>(1.482,43)</b>
a) Por deudas con terceros	(858,88)	(1.482,43)
b) Por actualización de provisiones	-	-
<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	-	-
<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	-	<b>(8.913,97)</b>
a) Deterioros y pérdidas	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	(8.913,97)
<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>	<b>317.907,90</b>	<b>411.593,03</b>
<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>	<b>11.337,34</b>	<b>1.942.082,72</b>
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	-	-
<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)</b>	<b>11.337,34</b>	<b>1.942.082,72</b>



## 1.4 ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO A 31 DE DICIEMBRE DE 2014 (Provisional)

CONCEPTO	2014	2013
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (+/-1+/-2+/-3+/-4)</b>	<b>5.397.229,33</b>	<b>3.008.406,07</b>
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	11.337,34	1.942.082,72
2. Ajustes del resultado	4.312.729,12	2.711.018,81
a) Amortización del inmovilizado (+)	4.310.173,20	4.019.759,38
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	(13.755,05)	209.704,64
d) Imputación de subvenciones (-)	(2.073.330,20)	(640.666,90)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	3.021.473,24	28.268,88
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)	-	8.913,97
g) Ingresos financieros (-)	(318.766,78)	(421.989,43)
h) Gastos financieros (+)	858,88	1.482,43
i) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	-	-
j) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas (-)	(613.924,17)	(462.465,28)
k) Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios (-)	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	-	(31.988,88)
3. Cambios en el capital corriente	642.863,22	(2.029.314,92)
a) Existencias (+/-)	3.828,30	2.573,53
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	892.490,56	(1.598.514,99)
c) Otros activos corrientes (+/-)	(38.241,18)	(9.631,31)
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(64.549,39)	(404.879,40)
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(93.565,07)	(18.862,75)
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(57.100,00)	-
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	430.299,65	384.619,46
a) Pagos de intereses (-)	(220,08)	(1.482,43)
b) Cobros de dividendos (+)	-	-
c) Cobros de intereses (+)	406.350,35	386.559,96
d) Pagos de principales e intereses de demora por litigios tarifarios (-)	-	(1.097,47)
e) Cobros de OPPE para el pago de principales e intereses de demora por litigios tarif. (+)	24.169,38	639,40
f) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	-	-
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	-	-

CONCEPTO	2014	2013
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (7-6)</b>	<b>(6.150.125,97)</b>	<b>(4.936.142,36)</b>
<b>6. Pagos por inversiones (-)</b>	<b>(6.326.178,95)</b>	<b>(5.820.042,07)</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	-	-
b) Inmovilizado intangible	(212.267,49)	(263.033,16)
c) Inmovilizado material	(6.113.911,46)	(5.495.261,40)
d) Inversiones inmobiliarias	(61.747,51)	(61.747,51)
e) Otros activos financieros	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
g) Otros activos	-	-
<b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>	<b>176.052,98</b>	<b>883.899,71</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	-	-
b) Inmovilizado intangible	-	-
c) Inmovilizado material	-	810,22
d) Inversiones inmobiliarias	-	-
e) Otros activos financieros	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
g) Otros activos	176.052,98	883.089,49
<b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (+/-9+/-10)</b>	<b>1.174.966,45</b>	<b>2.072.277,03</b>
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b>1.174.966,45</b>	<b>2.072.277,03</b>
a) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	1.174.966,45	2.072.277,03
b) Emisión de instrumentos de patrimonio (+)	-	-
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	-	-
a) Emisión	-	-
1. Deudas con entidades de crédito (+)	-	-
2. Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
3. Otras deudas (+)	-	-
b) Devolución y amortización de	-	-
1. Deudas con entidades de crédito (-)	-	-
2. Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-	-
3. Otras deudas (-)	-	-
<b>E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (+/-A+/-B+/-C)</b>	<b>422.069,81</b>	<b>144.540,74</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	17.236.938,69	17.092.397,95
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	17.659.008,50	17.236.938,69



## 1.4 ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31-12-2014

	2014	2013
<b>A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31-12-2014 (en euros)</b>		
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	11.337,34	1.942.082,725
B) Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto (I+II+III+V)	2.444.553,65	5.048.253,22
I. Por valoración de instrumentos financieros	-	-
1. Activos financieros disponibles para la venta	-	-
2. Otros ingresos/gastos	-	-
II. Por coberturas de flujos de efectivos	-	-
III. Subvenciones, donaciones y legados	2.444.553,65	5.048.253,22
V. Efecto impositivo	-	-
C) Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias (VI+VII+VIII+IX)	(2.687.254,37)	(1.103.132,18)
VI. Por valoración de activos y pasivos	-	-
1. Activos financieros disponibles para la venta	-	-
2. Otros ingresos/gastos	-	-
VII. Por coberturas de flujos de efectivos	-	-
VIII. Subvenciones, donaciones y legados	(2.687.254,37)	(1.103.132,18)
IX. Efecto impositivo	-	-
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A+B+C)</b>	<b>(231.363,38)</b>	<b>5.887.203,76</b>

<b>B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31-12-2014 (en euros)</b>						
	Patrimonio	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
A. SALDO, FINAL DEL AÑO 2012	119.832.640,99	1.587.665,97	1.582.817,74	-	29.741.291,25	152.744.415,95
I. Ajustes por cambios de criterio 2012 y anteriores.	-	-	-	-	-	-
II. Ajustes por errores 2012 y anteriores.	-	-	-	-	-	-
B. SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2013	119.832.640,99	1.587.665,97	1.582.817,74	-	29.741.291,25	152.744.415,95
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.942.082,72	-	3.945.121,04	5.887.203,76
II. Operaciones con socios o propietarios (*)	-	-	-	-	-	-
III. Otras variaciones del patrimonio neto	-	1.582.817,74	(1.582.817,74)	-	-	-
C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2013	119.832.640,99	3.170.483,71	1.942.082,72	-	33.686.412,29	158.631.619,71
I. Ajustes por cambios de criterio 2013.	-	-	-	-	-	-
II. Ajustes por errores 2013.	-	-	-	-	-	-
D. SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2014	119.832.640,99	3.170.483,71	1.942.082,72	-	33.686.412,29	158.631.619,71
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	11.337,34	-	(242.700,72)	(231.363,38)
II. Operaciones con socios o propietarios (*)	-	-	-	-	-	-
III. Otras variaciones del patrimonio neto	-	1.942.082,72	(1.942.082,72)	-	-	-
E. SALDO, FINAL DEL AÑO 2014	119.832.640,99	5.112.566,43	11.337,34	-	33.443.711,57	158.400.256,33

(\*) Adscripciones y desadscripciones patrimoniales.

## 1.5 RESULTADO DE EXPLOTACIÓN, INMOVILIZADO NETO, TRÁFICO PORTUARIO, PLANTILLA MEDIA

En miles de euros constantes

Concepto	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Servicios Portuarios	7.310,6	6.322,4	6.559,6	7.470,3	8.265,4	7.601,7	9.767,3	10.120,7	10.849,5	11.204,2
Cánones por concesiones	6.105,9	6.709,3	7.437,5	6.790,2	6.318,1	6.700,9	6.202,4	5.350,3	5.008,5	4.785,0
Otros ingresos	3.858,6	1.591,0	5.051,8	2.180,7	1.701,7	5.917,4	2.172,3	98,1	72,0	30,9
<b>(A) Total Ingresos</b>	<b>17.275,1</b>	<b>14.622,7</b>	<b>19.048,9</b>	<b>16.441,2</b>	<b>16.285,2</b>	<b>20.220,0</b>	<b>18.142,0</b>	<b>15.569,1</b>	<b>15.930,0</b>	<b>16.020,1</b>
Gastos de personal	5.443,9	5.520,5	5.561,3	6.138,4	6.276,2	8.149,2	8.012,4	7.211,1	8.516,2	8.563,0
Trab., Sumin., Serv. Exteriores	3.379,6	3.526,	4.327,8	4.502,5	4.330,1	4.283,2	4.187,3	3.287,3	3.581,0	3.254,8
Resto de Gastos Corrientes	4.447,9	37,0	3.207,7	2.072,4	1.970,9	1.600,5	1.483,5	889,8	835,6	1.180,8
<b>(B) Total gastos corrientes</b>	<b>13.271,4</b>	<b>9.083,5</b>	<b>13.096,8</b>	<b>12.713,3</b>	<b>12.577,2</b>	<b>14.032,9</b>	<b>13.683,2</b>	<b>11.388,2</b>	<b>12.932,8</b>	<b>12.998,6</b>
<b>(C) Resultado Bruto (A)-(B)</b>	<b>4.003,7</b>	<b>5.539,2</b>	<b>5.952,1</b>	<b>3.727,9</b>	<b>3.708,0</b>	<b>6.187,1</b>	<b>4.458,8</b>	<b>4.180,9</b>	<b>2.997,2</b>	<b>3.021,5</b>
<b>(D) Amortización</b>	<b>4.310,2</b>	<b>4.011,8</b>	<b>4.328,6</b>	<b>3.972,8</b>	<b>4.008,9</b>	<b>4.070,3</b>	<b>4.205,3</b>	<b>4.351,9</b>	<b>4.419,8</b>	<b>4.541,8</b>
<b>(E) Resultado Neto (C)-(D)</b>	<b>-306,5</b>	<b>1.527,4</b>	<b>1.623,5</b>	<b>-244,9</b>	<b>-300,9</b>	<b>2.116,8</b>	<b>253,5</b>	<b>-171,0</b>	<b>-1.422,6</b>	<b>-1.520,3</b>
Inmov. Neto afecto a explotación	125.579,4	118.431,6	123.323,3	125.920,8	118.852,3	120.232,1	122.362,1	129.200,4	134.939,9	138.956,4
Trafico Portuario Total (miles Tm.)	3.503	2.956	3.102	3.252	3.898	3.520	5.078	5.024	5.451	5.360
Plantilla media	128	131	136	141	142	139	144	146	158	168
Coefficiente de actualización	1,000	0,998	1,012	1,036	1,069	1,089	1,085	1,130	1,162	1,202

## 1.6 RESULTADO DE EXPLOTACIÓN, INMOVILIZADO NETO, RENTABILIDAD

En miles de euros

Concepto	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Servicios Portuarios	7.310,6	6.335,1	6.482,0	7.208,9	7.728,9	6.982,6	8.998,8	8.957,1	9.340,6	9.319,8
Cánones por concesiones	6.105,9	6.722,7	7.349,5	6.552,6	5.908,0	6.155,1	5.714,4	4.735,2	4.311,9	3.980,2
Otros ingresos	3.858,6	1.594,2	4.992,0	2.104,4	1.591,2	5.435,4	2.001,4	86,8	62,0	25,7
<b>(A) Total ingresos</b>	<b>17.275,1</b>	<b>14.652,0</b>	<b>18.823,5</b>	<b>15.865,9</b>	<b>15.228,1</b>	<b>18.573,1</b>	<b>16.714,6</b>	<b>13.779,1</b>	<b>13.714,5</b>	<b>13.325,7</b>
Gastos de personal	5.443,9	5.531,6	5.495,5	5.923,6	5.868,8	7.485,5	7.382,0	6.382,0	7.331,8	7.122,8
Trab., Sumin., Serv. Exteriores	3.379,6	3.533,1	4.276,6	4.345,0	4.049,0	3.934,3	3.857,8	2.909,4	3.083,0	2.707,4
Resto de Gastos Corrientes	4.447,9	37,1	3.169,8	1.999,9	1.843,0	1.470,1	1.366,8	787,5	719,4	982,2
<b>(B) Total gastos corrientes</b>	<b>13.271,4</b>	<b>9.101,8</b>	<b>12.941,9</b>	<b>12.268,5</b>	<b>11.760,8</b>	<b>12.889,9</b>	<b>12.606,6</b>	<b>10.078,9</b>	<b>11.134,2</b>	<b>10.812,4</b>
<b>(C) Resultado Bruto (A)-(B)</b>	<b>4.003,7</b>	<b>5.550,2</b>	<b>5.881,6</b>	<b>3.597,4</b>	<b>3.467,3</b>	<b>5.683,2</b>	<b>4.108,0</b>	<b>3.700,2</b>	<b>2.580,3</b>	<b>2.513,3</b>
<b>(D) Amortización</b>	<b>4.310,2</b>	<b>4.019,8</b>	<b>4.277,4</b>	<b>3.833,8</b>	<b>3.748,7</b>	<b>3.738,8</b>	<b>3.874,4</b>	<b>3.851,6</b>	<b>3.805,1</b>	<b>3.777,9</b>
<b>(E) Resultado Neto (C)-(D)</b>	<b>-306,5</b>	<b>1.530,4</b>	<b>1.604,2</b>	<b>-236,4</b>	<b>-281,4</b>	<b>1.944,4</b>	<b>233,6</b>	<b>-151,4</b>	<b>-1.224,8</b>	<b>-864,5</b>
Inmov. Neto afecto a explotación	125.579,4	118.668,9	121.864,3	121.514,8	111.137,2	110.439,5	112.734,2	114.346,3	116.173,1	-1.264,6
Rentabilidad %	-0,24%	1,29%	1,32%	-0,19%	-0,25%	1,76%	0,21%	-0,13%	-1,05%	-1,09%



## 1.7 RESULTADO DE EXPLOTACIÓN, INMOVILIZADO NETO, RENTABILIDAD.

Variaciones (%)

Concepto	2014-13	2013-12	2012-11	2011-10	2010-09	2009-08	2008-07	2007-06	2006-05	2005-04(*)
Servicios Portuarios	15,40	-2,27	-10,08	-6,73	10,69	-22,41	0,47	-4,11	0,22	-2,40
Cánones por concesiones	-9,17	-8,53	12,16	10,91	-4,01	7,71	20,68	9,82	8,33	5,93
Otros ingresos	142,04	-68,06	137,22	32,25	-70,73	171,58	2.205,76	40,00	141,25	1.657,11
(A) Total Ingresos	17,90	-22,16	18,64	4,19	-18,01	11,12	21,30	0,47	2,92	3,29
Gastos de personal	-1,59	0,66	-7,23	0,93	-21,60	1,40	15,67	-12,95	2,93	-2,62
Trab., Sumin., Serv. Exteriores	-4,34	-17,39	-1,57	7,31	2,92	1,98	32,60	-5,63	13,87	2,76
Resto de Gastos Corrientes	11.888,95	-98,83	58,50	8,51	25,37	7,56	73,56	9,47	-26,76	39,21
(B) Total gastos corrientes	45,81	-29,67	5,49	4,32	-8,76	2,25	25,08	-9,48	2,98	2,53
(C) Resultado Bruto (A)-(B)	-27,86	-5,63	63,50	3,75	-38,99	38,34	11,02	43,40	2,67	6,59
(D) Amortización	7,22	-6,02	11,57	2,27	0,26	-3,50	0,59	1,22	0,72	1,57
(E) Resultado Neto (C)-(D)	-120,03	-4,60	-778,60	-15,99	-114,47	732,36	-254,29	-87,64	-3,15	-8,42
Inmov. Neto afecto a explotación	5,82	-2,62	0,29	9,34	0,63	-2,04	-1,41	-1,57	0,51	0,96
Trafico Portuario Total	18,51	-4,71	-4,61	-16,57	10,74	-30,68	1,07	-7,83	1,70	-3,85
Plantilla media	-2,29	-3,68	-3,55	-0,70	2,16	-3,47	-1,37	-7,59	-5,95	-2,65

(\*) Variación media anual acumulativa = Raíz novena de [ (2014 / 2005)-1 ] \* 100 ]

## 1.8 SERIE HISTÓRICA CONSOLIDADA DE RATIOS DE GESTIÓN (%).

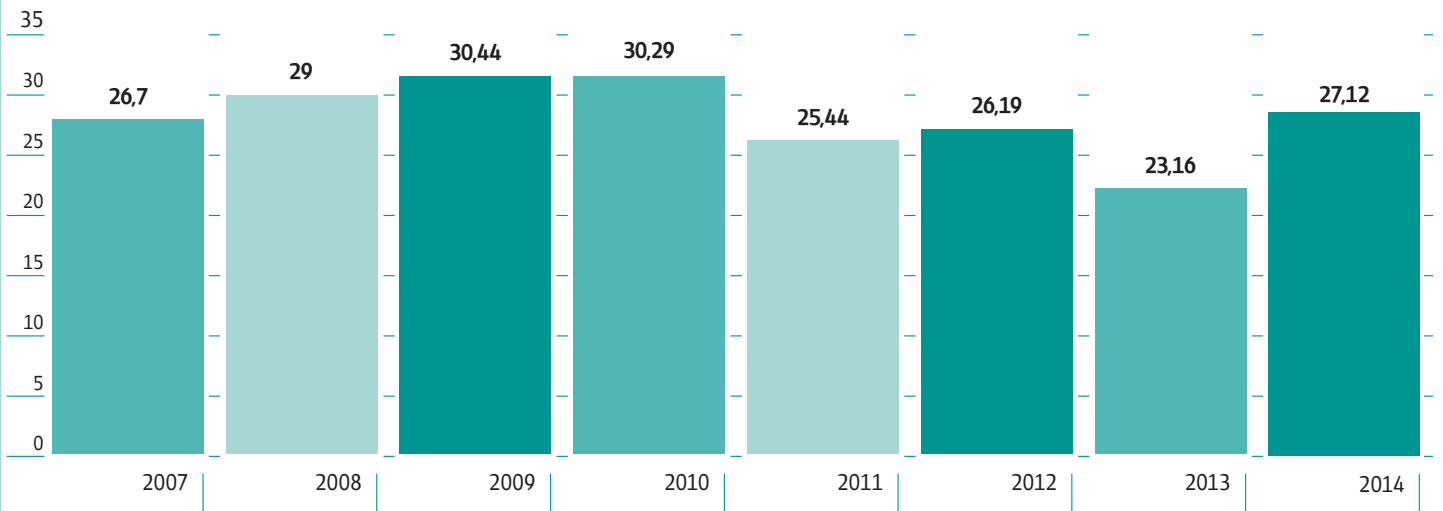
Concepto	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Gastos de personal	41,02	60,77	42,46	48,28	49,90	58,07	58,56	63,32	65,85	65,88
Total Gastos corrientes										
Gastos de personal	31,51	37,75	29,19	37,34	38,54	40,30	44,16	46,32	53,46	53,45
Total Ingresos										
Resultado Bruto	23,18	37,88	31,25	22,67	22,77	30,60	24,58	26,85	18,81	18,86
Total Ingresos										
Resultado Neto	-1,77	10,44	8,52	-1,49	-1,85	10,47	1,40	-1,10	-8,93	-9,49
Total Ingresos										
Total Ingresos	13,76	12,35	15,45	13,06	13,70	16,82	14,83	12,05	11,81	11,53
Inmo. Neto afecto										

## 1.9 SERIE HISTÓRICA CONSOLIDADA DE RATIOS DE GESTIÓN.

En miles de euros

Concepto	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Total Ingresos	135,0	111,8	138,4	112,5	107,2	133,6	116,1	94,4	86,8	79,3
Plantilla media										
Gastos de personal	42,5	42,2	40,4	42,0	41,3	53,9	51,3	43,7	46,4	42,4
Plantilla media										
Total gastos corrientes	103,7	69,5	95,2	87,0	82,8	92,7	87,5	69,0	70,5	64,4
Plantilla media										
Resultado bruto	31,3	42,4	43,2	25,5	24,4	40,9	28,5	25,3	16,3	15,0
Plantilla media										
Resultado neto	-2,4	11,7	11,8	-1,7	-2,0	14,0	1,6	-1,0	-7,8	-7,5
Plantilla media										
Inmo. Neto afecto	981,1	905,9	896,1	861,8	782,7	794,5	782,9	783,2	735,3	688,0
Plantilla media										
Total Ingresos	4,9	5,0	6,1	4,9	3,9	5,3	3,3	2,7	2,5	2,5
Trafico portuario total										
Plantilla media										
En miles de toneladas										
Trafico portuario total	27,4	22,6	22,8	23,1	27,5	25,3	35,3	34,4	34,5	31,9
Plantilla media										

**G.1 HORAS DE ESTANCIA MEDIA DE LOS BARCOS (en horas)**



**G.2 HLANGILEEN BATEZ BESTEKO KOPURUAK / PLANTILA MEDIA / STAFF AVERAGE**

