

2.6

Resultado económico-financiero

La Autoridad Portuaria de Castellón, en adelante APC, desarrolla una política económica sostenible, cuyo principal marco de actuación es su Plan de Empresa, en el que se plasman las previsiones de inversión, ingresos, gastos, recursos humanos, objetivos, análisis DA.F.O, intermodalidad y tráfico. Este documento es aprobado por Puertos del Estado, organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 136.2 de la Ley 47/2023 de 26 de noviembre, General Presupuestaria, las cuentas anuales de las entidades del sector público estatal, junto con su informe de auditoría de cuentas, se publican en el portal de la Administración Presupuestaria, dentro del canal “Registro de cuentas anuales del sector público”. Asimismo, la APC publica en el Portal de Transparencia de su página web las cuentas anuales, el informe de gestión y el de auditoría emitido por la Intervención General de Administración del Estado, además de la presente memoria de sostenibilidad.

La APC viene aprobando una política de bonificaciones estratégicas. Entre ellas destacan las destinadas a tráfico relacionados con sector cerámico, clave en el hinterland del puerto. También aplica bonificaciones en la tasa de actividad, cuando los clientes se acogen a los referenciales de calidad y al convenio de buenas prácticas medioambientales que tiene establecidos la empresa.

2.6.1

Cifra de negocios (I_12, E_01, E_04, E_09, E_12)

	2021	2022	2023	2024	2025
INCEN	28.640.603	29.113.721	25.739.959	26.594.475	27.519.679

Evolución Importe Neto Cifra Negocios (€)

El **“Importe Neto de la Cifra de Negocios”**, ha crecido un 3,48% respecto al ejercicio 2024. En el ejercicio 2025 el tráfico total ha sido de 18,6 millones de toneladas, lo que ha supuesto un incremento de un 6,53% respecto al ejercicio anterior.

Las **“Tasas de utilización”** representan un 43% del total del importe neto de la cifra de negocio y han tenido un crecimiento del 2,41% respecto al ejercicio 2024. A pesar de estar directamente relacionadas con el tráfico portuario el crecimiento de las mismas ha sido inferior al crecimiento que ha tenido este último.

Del conjunto de las Tasas de Utilización destacar:

La **“Tasa del Buque”** que representa un 20% del total de la cifra de negocio y ha crecido un 4,31%, siendo que el número de buques que han operado en el puerto es de 1.383 (51 más que el ejercicio anterior) y que los GT ascienden a 20.079.491 un 2,64% más que en 2024.

La **“Tasa de la Mercancía”** representa un 22% del total del importe neto de la cifra de negocio. Decir que, mientras que el tráfico de mercancías ha crecido en un 6,55% (114 millones de tonelada

das) esta lo ha hecho tan solo en un 0,70% respecto al ejercicio anterior. El tráfico de mercancías total ha ascendido a 18.573 miles de toneladas y está compuesto por; 8.163 miles de toneladas de Graneles Sólidos los cuales han aumentado un 6,33% (siendo esta la mercancía más barata); 1239 miles de toneladas de Mercancía General que ha decrecido un 1,18%; 99,4 miles de TEUS que lo han crecido un 13,91% y por 9.171 miles de toneladas de Graneles Líquidos que han crecido un 7,88% respecto al año anterior.

Las **“Tasas del Dominio Público Portuario”** entendidas como la suma de la tasa de ocupación y la tasa de actividad, han ascendido a un total de 12.409 miles de euros, un 4,87% más que lo obtenido en el año anterior y representan un 45% de la cifra de negocio.

El total de **“Otros ingresos de negocio”** han crecido un 2,20% respecto al ejercicio 2024. Los **“importes adicionales a las tasas”** han tenido una variación al alza de 9,95% por un rescate anticipado de una concesión, mientras que la partida correspondiente a **“Tarifas y otros (no incluido Marpol)”** ha descendido un 40% como consecuencia de la reducción de aquellos ingresos recaudados por la prestación de servicios comerciales. Hacer mención, del incremento de un 3,33% de las **“Tarifas por servicio de recepción de desechos generados por buques”**, por estar esta tarifa directamente relacionada con el número de buques que han operado en el puerto.

	2021	2022	2023	2024	2025
Tasa Ocupación	6.973.801 (24,35%)	7.315.793 (25,13)	7.072.780 (27,48)	7.091.956 (26,67%)	7.616.973 (27,68%)
Tasa Actividad	4.096.346 (14,30%)	4.415.427 (15,17%)	4.715.357 (18,32%)	4.740.787 (17,83%)	4.792.248 (17,41%)
INCEN	28.640.603	29.113.721	25.739.959	26.594.475	27.519.679

Ingresos por Tasa de Ocupación y Actividad respecto al Importe Neto Cifra Negocios (€) (OPPE: E_09)

El INCEN que se ha facturado a los cinco principales clientes del Puerto de Castellón es el que se muestra a continuación:

	2021	2022	2023	2024	2025
INCEN 5 clientes principales (€)	14.877.008	14.626.689	13.053.852	13.670.476	14.359.351
INCEN (€)	28.640.603	29.113.721	25.739.959	26.594.475	27.519.679
Ratio	51,94	50,24	50,71	51,40	52,18

Evolución del Importe Neto de la Cifra de Negocios facturado a los 5 principales clientes de la APC (OPPE: I_12)



Durante el 2025 las cinco primeras empresas del ranking son: B.P Energía España, S.A.U., Portsur Castellón, S.A., Terminal Marítima del Grao, S.L., Noatum Terminal Castellón, S.A. y Masol Iberia Biofuel, S.L.U. La rentabilidad sobre activos del puerto de Castellón ha disminuido un poco hasta alcanzar un ratio de 5,13%. Como se muestra a continuación, se debe al decremento del resultado del ejercicio corregido frente al aumento del Activo no corriente neto.

	2021	2022	2023	2024	2025
Resultado del ejercicio* (€)	9.039.334	12.391.279	11.867.951	12.663.819	11.962.926
Activos no corriente neto medio (S/1.4 b Ley 33/2010 y a partir del 2011 S/ art. 157 y 166 RDL 2/2011) (€)	214.755.000	217.351.000	222.800.000	225.810.000	233.227.000
Ratio (%)	4,21	5,70	5,33	5,61	5,13

*Para el cálculo del resultado del ejercicio después de impuestos se ha excluido el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan carácter de extraordinarios, así como los ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros y el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido.
Rentabilidad sobre activos (€) (OPPE: E_01)

Los activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales, se van reduciendo en los últimos años como consecuencia de la puesta en valor de la superficie generada, como se observa en la siguiente tabla:

	2021	2022	2023	2024	2025
Terrenos sin actividad (€)	13.589.000	12.837.000	12.882.000	13.428.000	5.676.000
Activos no corriente neto medio (S/ art. 157 y 166 RDL 2/2011) (€)	214.755.000	217.351.000	222.800.000	225.810.000	233.227.000
Ratio (%)	6,33	5,91	5,78	5,95	2,43
Activos sin actividad (€) (OPPE: E_04)					

Para finalizar, se presenta la evolución del INCN por empleado, teniendo en cuenta la plantilla media anual:

	2021	2022	2023	2024	2025
INCN (€)	28.640.603	29.113.721	25.739.959	26.594.475	27.519.679
Plantilla media anual	125	134	139	148	160
Ratio (€/empleado)	229.125	217.267	185.180	179.692	171.998

Evolución del Importe Neto de la Cifra de Negocio por empleado (OPPE: E_12)

La disminución de un 4,28% de la ratio de productividad por empleado respecto al "INCN", se debe principalmente al aumento de la "Plantilla media anual", hasta alcanzar los 160 efectivos en 2025.

2.6.2

EBITDA (E_02, E_03, E_13)

Como se puede apreciar en la siguiente tabla de "Evolución del EBITDA", en 2025 ha disminuido en un 3,70% la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, obteniendo un resultado de explotación inferior al alcanzado en 2024.

	2021	2022	2023	2024	2025
EBITDA* (€)	17.435.723	16.557.132	12.294.408	13.655.295	13.150.225
Variación de EBITDA* (%)	107,17	94,96	74,25	11,07	-3,70
Toneladas movidas (Tn)	21.237.328	20.942.490	15.741.737	17.461.294	18.601.302
RATIO EBITDA* /Tonelada (%)	82,10	79,06	78,10	78,18	70,70

*Para calcular el EBITDA se ha tenido en cuenta el resultado de explotación corregido por las amortizaciones, imputación de subvenciones, el saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras, y los resultados excepcionales.
Evolución en % del EBITDA (€/Tn) (OPPE: E_02)

En relación con el volumen, el puerto de Castellón ha manipulado un total de 18,6 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 6,53% respecto al año anterior debido a la recuperación de tráfico. Si atendemos a la relación EBITDA/TN, que se sitúa en 70,70 euros por cada tonelada movida, valor menor al alcanzado el pasado ejercicio por la minoración del resultado de explotación.

	2021	2022	2023	2024	2025
EBITDA* (€)	17.435.723	16.557.132	12.294.408	13.655.295	13.150.225
Plantilla media anual	125	131	139	148	160
Ratio (€/empleado)	139.486	126.390	88.449	92.266	82.189

*Para calcular el EBITDA se ha tenido en cuenta el resultado de explotación corregido por las amortizaciones, imputación de subvenciones, el saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras, y los resultados excepcionales.
Evolución del EBITDA por empleado (OPPE: E_13)

Como se muestra en la tabla anterior, la productividad por empleado (respecto al EBITDA) ha disminuido por la bajada del resultado de explotación y el incremento de la plantilla media anual, siendo el valor más bajo alcanzado en los últimos ejercicios.

	2021	2022	2023	2024	2025
Amortización (€)	3.018.519	10.550.487	3.310.644	3.455.225	3.839.409
Intereses (€)	752.947	-2.097.423	3.061.742	2.849.841	1.867.081
Suma (€)	3.771.466	8.453.064	6.372.386	6.305.066	5.706.490
Cash Flow (€)	15.086.338	16.271.970	20.162.161	21.075.517	19.962.300
Ratio (%)	25,00	51,95	31,61	29,92	28,59

Evolución servicio de la deuda (€) (OPPE: E.03)

En 2025 la APC destinó un 28,59% de los recursos a cubrir deuda financiera.

2.6.3

Gastos de explotación

Los gastos de explotación de la APC han seguido una tendencia creciente en los últimos cinco años hasta alcanzar los 24,44 millones de euros en el 2025.

En 2025, las tres partidas de mayor peso relativo en los gastos de explotación son:

Los **gastos de personal** han incrementado un 9,34% respecto al ejercicio 2024, como consecuencia de las nuevas incorporaciones, el incremento salarial de un 2,5% de acuerdo al artículo 1 del Real Decreto-ley 14/2025, de 2 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público y por la dotación de la provisión para el personal dentro de convenio del 1,64% de masa adicional destinado a promociones y productividad, al igual que en ejercicios anteriores, según lo acordado en la Comisión negociadora del III Convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias

Las **amortizaciones del inmovilizado** correspondientes al año 2025 alcanzan los 9,23 millones de euros, incrementando en un 5,93% respecto del periodo anterior.

La partida de **otros gastos de explotación** asciende a 6,59 millones de euros, cantidad muy similar a la alcanzada en el periodo anterior. Sobre los gastos de explotación hay que destacar el incremento de un 4,74% de gastos en “*Reparaciones y Conservación*”, dentro de este concepto se registran los gastos derivados de la retirada de residuos Marpol que han incrementado como consecuencia de la recuperación del tráfico; y el incremento en un 8,87% los gastos relacionados con los “*Servicios Profesionales Independientes*” como consecuencia de la redacción del nuevo Plan Estratégico 2025-2030, la elaboración del Plan de Transición Energética y la elaboración de un estudio de demanda y del pliego de licitación de la explotación de la Estación Intermodal de Castellón.

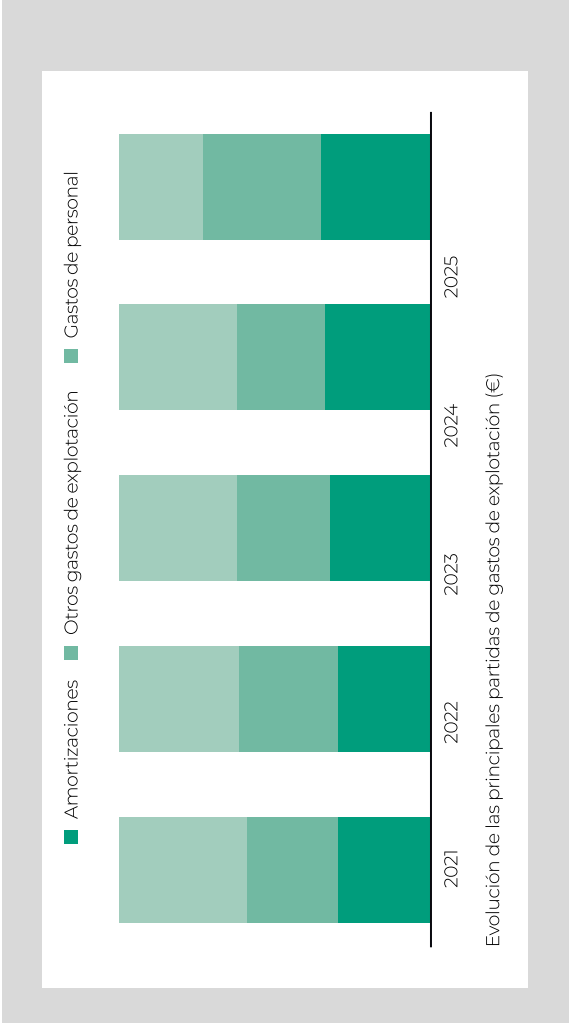
	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos explotación (€)	19.921.559	21.500.996	22.922.806	23.770.876	24.435.951

Evolución gastos de explotación

	2021	2022	2023	2024	2025
Tributos (€)	306.300	317.704	303.107	319.089	250.103

Evolución de tributos

La distribución de las tres partidas de gastos más importantes, clasificadas por su peso relativo y que forman el total de los gastos de explotación quedan representados de la siguiente forma:



Tal y como se muestra en el gráfico, los porcentajes de las partidas se mantienen en los dos primeros años analizados en la misma línea, representando un 30% los gastos de personal y otros gastos de explotación y un 40% el valor de las amortizaciones, mientras que en los tres últimos ejercicios los gastos de personal aumentan su porcentaje disminuyendo el peso de las amortizaciones.

2.6.4

Gastos de personal

	2021	2022	2023	2024	2025
Gastos de personal (€)	5.952.281	6.378.718	7.356.293	7.842.531	8.574.673

Evolución gastos de personal

	2021	2022	2023	2024	2025
Cargas sociales (€)	1.609.433	1.703.505	2.057.639	2.156.499	2.370.202

Evolución cargas sociales

El equipo humano está conformado por 160 trabajadores, las cargas sociales han incrementado en un 9,91%. Dentro de las cargas sociales se incluyen dos partidas: la “*Seguridad Social a cargo de la empresa*” y “*Otros gastos sociales*” donde se recogen gastos diversos de esta naturaleza como: los gastos de vestuario de personal (estos los conforman los uniformes de los policías portuarios, la ropa del personal de taller, de la embarcación y el material necesario para la prevención de riesgos laborales), los gastos sociales y los gastos de formación al personal, los cuales han incrementado un 12% la cantidad alcanzada en 2024 debido a la continua apuesta de la Autoridad Portuaria en la formación impartida para la mejora de los perfiles competenciales del personal.

2.6.5

Resultado de explotación (E_05)

	2021	2022	2023	2024	2025
INCN (€)	28.640.603	29.113.721	25.739.959	26.594.475	27.519.679
Ingresos de explotación (€)	30.210.828	30.794.263	26.772.305	29.014.857	29.382.393
Gastos de explotación (€)	19.921.559	21.500.996	22.922.806	23.770.876	24.435.951
Gastos de explotación* (€)	19.055.412	20.424.452	21.703.466	22.309.633	23.633.748
Resultado explotación (€)	10.289.269	9.293.267	4.722.139	5.243.980	4.946.442
Resultado del ejercicio (€)	8.476.178	11.678.344	11.357.158	13.532.314	11.586.582
Ratio Gastos Explotación/Ingresos Explotación (%)	66,53	70,15	84,32	83,89	85,88
Ratio Gastos Explotación/Ingresos Explotación (%)	65,94	69,82	85,62	81,93	83,17

*Gastos de explotación: Calculado como la suma de gastos de personal más amortizaciones más otros gastos de explotación (excluidas las partidas de pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado).
Evolución de la actividad (OPPE: E_05)

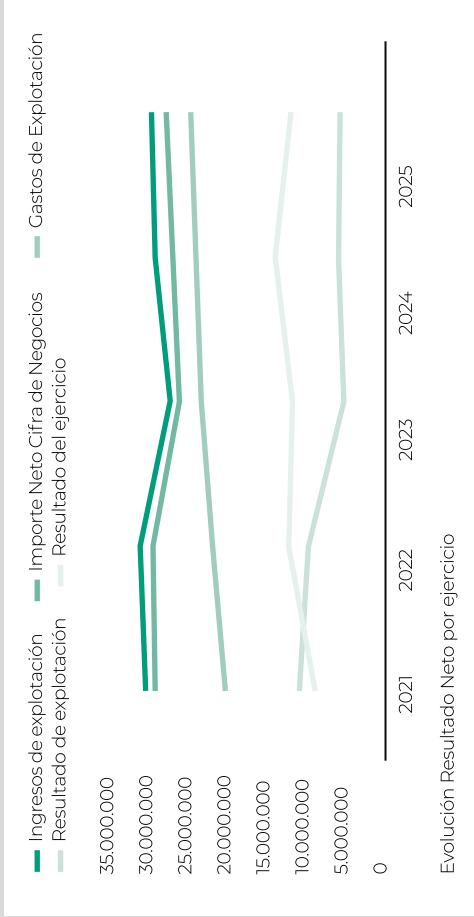
Los ingresos de explotación han alcanzado un total de 29,38 millones de euros, un 1,27% más que en 2024, estos están compuestos básicamente por los conceptos que conforman el INCN, otros ingresos de explotación y la partida imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, correspondientes a subvenciones de capital (principalmente europeas).

2.6.6

Resultado neto

Al cierre del ejercicio la APC ha obtenido un resultado de explotación de 4,95 millones de euros, disminuyendo un 5,67% el resultado obtenido en 2024.

Con todo ello, y teniendo en cuenta las cargas financieras que ascienden a 0,85 millones de euros, tras la aplicación de la tributación por el Impuesto de Sociedades del que cabe destacar el reconocimiento de deducciones portuarias según lo que establece el art. 38 bis de la LIS, se desprende un resultado del ejercicio de 11,59 millones de euros.



2.6.7

Inversiones y activos (I_08, E_06, E_07, E_08)

En este apartado se muestra la evolución durante los cinco últimos años de la inversión pública a cargo de la APC en relación con el Cash-flow:

	2021	2022	2023	2024	2025
Inversión Pública* (€)	4.596.315	8.765.739	12.889.410	24.962.280	36.124.149
Cash-Flow (€)	15.086.338	16.271.970	20.162.161	21.075.517	19.692.300
Ratio (%)	30,47	53,87	63,93	124,34	183,44

*No se ha tenido en cuenta el inmovilizado financiero.
Evolución de la inversión pública a cargo de la APC (OPPE: I_08, E_06)

En 2025 los recursos generados por la APC destinados a Inversión Pública han sido de 36,12 millones de euros, cumpliendo un 52% del Plan de Inversiones.

Los próximos ejercicios volverán a ser años de fuerte inversión debido a los proyectos de infraestructuras ferroviarias para mejorar la conectividad y la competitividad del puerto, modernización y mejora de infraestructuras portuarias, las actuaciones en materia de eficiencia energética, sostenibilidad ambiental, seguridad y accesibilidad y otras actuaciones de obras menores y de urbanización de dársenas acordes al Plan Director.

Al relacionar la inversión pública con la inversión ajena obtenemos la siguiente tabla:

	2021	2022	2023	2024	2025
Inversión Ajena (€)	10.327.000	3.735.000	4.645.000	2.800.000	13.585.000
Inversión Pública* (€)	4.596.315	8.765.739	12.890.311	24.962.280	36.124.149
Ratio (%)	224,68	42,61	36,03	11,22	37,60

*No se ha tenido en cuenta el inmovilizado financiero.
Evolución de la inversión ajena frente a la inversión pública (OPPE: E_07)

En 2025, la ratio de inversión ajena frente a inversión pública representa el 37,60%, las inversiones de los concesionarios están relacionadas con los compromisos adquiridos a través de las ampliaciones de plazo de las concesiones y otras realizadas, que demuestran la apuesta decidida de la Comunidad Portuaria por el crecimiento del puerto de Castellón. En 2025, ha sido el año que más se ha invertido de la última década, se han adjudicado obras por valor de importe de 65,27 millones de euros, representando un 93% de lo presupuestado, y de las que se han ejecutado han ejecutado 36,12 millones de euros.

	2021	2022	2023	2024	2025
Inversión Pública* (€)	4.596.315	8.765.739	12.889.410	24.962.280	36.124.149
Activos no corriente neto medio (S/14 b Ley 33/2010 y a partir del 2011 S/ art. 157 y 166 RDL 2/2011) (€)	214.755.000	217.351.000	222.800.000	225.810.000	233.227.000
Ratio (%)	2,14	4,03	5,79	11,05	15,49

*No se ha tenido en cuenta el inmovilizado financiero.
Evolución de la renovación de activos (OPPE: E_08)

Como observamos en la tabla anterior, la ratio de la inversión pública con respecto al activo no corriente neto ha sido de 15,49%, mayor que en el ejercicio anterior. La tendencia futura de los resultados de este indicador es al alza por los altos niveles de inversión previstos para las próximas anualidades.

2.7

Resultado económico-financiero

Impulsando la Transformación Digital en el Puerto de Castellón

Continuando con el proceso iniciado en 2022, PortCastelló sigue avanzando con paso firme en su **Plan de Transformación Digital (PTD)** durante el año 2025. Este plan busca adaptar el puerto a un entorno cada vez más digital, optimizando la gestión y lass operaciones, mejorando la experiencia de sus empleados y clientes y fomentando la innovación en toda su comunidad portuaria. Durante este año, se han consolidado proyectos clave y se ha avanzado en varias etapas en la hoja de ruta hacia un **SmartPort**.

Proyectos estratégicos en marcha

Diversos proyectos estratégicos han experimentado avances significativos a lo largo de 2025:

- Se ha preparado de la licitación para establecer el **Gobierno del Dato y de la Información** en la APC. Este es un proyecto transversal a la organización que permitirá garantizar la calidad de los datos para una buena toma de decisiones, asegurar la propiedad pública de los datos producidos y poner en marcha sistemas analíticos y de explotación de la información que garanticen que los datos sean precisos, completos, actuales y persistentes.
- El **Sistema de Información Geográfica (CIS)** está en un grado avanzado de implantación. El CIS permitirá disponer de información actualizada y accesible sobre las infraestructuras portuarias, facilitando la planificación y la gestión del territorio.
- El nuevo **Sistema de Gestión y Monitorización de Operaciones Portuarias** que fue adjudicado y está en ejecución supondrá un antes y un después en el gobierno y la seguridad de las Operaciones marítimas en Castellón. Permitirá un autorizar, controlar y hacer seguimiento de todas las operaciones de los buques y de las mercancías peligrosas en sincronización con el resto de los actores de la Comunidad Portuaria.
- La implantación del nuevo **Sistema de Gestión del Dominio Público**, que se encuentra **adjudicado y en ejecución**, permitirá una gestión más eficiente y segura de las concesiones y autorizaciones, permitiendo agilizar los trámites y la disponibilidad de la información del estado del dominio público desde un lugar centralizado que a su vez está integrado con el GIS y la Gestión Documental.
- En cuanto a las **Metodologías BIM (Building Information Modeling)**, se está trabajando en la **elaboración de una guía** que siente las bases para la aplicación de esta metodología en la gestión de infraestructuras del puerto, siguiendo las mejores prácticas de otros puertos de referencia.
- En la evolución de nuestro Sistema de Gestión Documental, se ha realizado la **digitalización y metadato de los archivos** de Gestión de Espacios Portuarios. Esto permitirá el acceso a la documentación de dominio publico de manera rápida y segura tanto por las personas implicadas como por los sistemas.
- Con el objetivo de avanzar hacia una oficina sin papeles y garantizar la preservación de la información, se está realizando la **digitalización y metadato** exhaustivo de todos los **expendientes de Dominio Público**. Toda la documentación está en el Gestor Documental corporativo, asegurando la integridad, trazabilidad y disponibilidad de la información en un entorno centralizado.