



PRESENTACIÓN  
PRESENTATION

## 0.1 PRESENTACIÓN PRESENTATION

Un año más, tenemos el honor y la satisfacción de redactar este prólogo y presentar la Memoria de Actividades de la Autoridad Portuaria de Ceuta, que refleja la evolución de las magnitudes más representativas de la gestión en el año 2.002.

El resultado de la labor desarrollada sobre la base de criterios de gran austeridad en el gasto corriente, una política comercial de captación de nuevos clientes, y el ambicioso proyecto de inversión orientado a la ampliación de la oferta portuaria para atender una demanda cuyas características han sufrido una importante transformación, marcan las líneas de actuación en esta última anualidad.

Con este guión se han logrado mantener la senda de los resultados positivos en la cuenta de explotación, mejorar las instalaciones en las que operan los tráficos tradicionales del Estrecho, abrir nuevas posibilidades comerciales, con tráficos como el de bunkering, y diseñar una nueva infraestructura ampliando la oferta de superficies operativas adecuadas a las nuevas necesidades del puerto y que ha dado como resultado la adjudicación y posterior inicio de las obras de ampliación del Puerto de Ceuta en su fase inicial, que supone una inversión de 13, 2 millones de euros, cofinanciados al 50% con fondos Feder de la Unión Europea, procedente del tramo estatal.

### TRÁFICOS

La evolución de los tráficos hablan por sí solos, sobre todo si consideramos la línea seguida en los últimos años, el marcado asentamiento de los pilares básicos de la actividad del puerto. El avituallamiento con cifras que permanecen en las 700.000 tons, el tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje con cifras cercanas a los 2.500.000 en pasajeros y 500.000 vehículos, así como las mercancías que responden a las demandas locales, propias de una Ciudad en constante evolución, cuyas carencias de producción generan una demanda de gran influencia en el Puerto, aún cuando las cifras totales de mercancías no sean muy considerables en valor absoluto en comparación con otros puertos, sí deben considerarse relativamente por unidad de habitantes (75.000 en la ciudad), o de superficie (19 km<sup>2</sup>) dando lugar a unas cifras altamente significativas.

Otros datos significativos y que es necesario remarcar, es la constancia del mantenimiento de los tráficos relacionados con las principales actividades que se desarrollan en el puerto durante el año:



This year once again, we have the honour and satisfaction of writing this prologue and of presenting the Ceuta Port Authority Operations Report which deals with the most significant results of the 2002 financial year.

Action taken over the last year was threefold: work carried out on applying restraint with respect to running costs; a sales policy aimed at attracting new business and an enterprising investment plan aimed at enlarging the Port's capacity in order to adapt to the great changes in the nature of demand that have occurred in recent years.

This approach has succeeded in maintaining the positive results curve on the trading front, in improving the installations in which the traditional trade of the Straights of Gibraltar is conducted and in opening up new commercial opportunities, through methods like bunkering. It has also brought about the design of a new infrastructure, enlarging operating areas adapted to the new needs of the port. This has since approved. The initial phase of the enlargement of the Port of Ceuta has begun. The whole project requires an investment of 13.2 million euros, 50% of which will be financed by European Union Feder funding, supplied by the state.

### TRAFFIC

The port's trade figures speak for themselves, especially if we consider the last few years, characterised by the firm establishment of the port's basic activities. These are foodstuffs whose figures have remained at around 700.000 tons, ferry passengers and vehicles with figures of around 2.500.000 passengers and 500.000 vehicles, and, also, goods in local demand. These goods are those required by a city in constant evolution whose lack of local sources of production



### Relacionados con el pasaje.-

Este tráfico con unos crecimientos que se vienen produciendo en las últimas anualidades entorno al 4-5% en pasaje y 10% en vehículos, deben aumentar en cuanto se normalicen la relación del marroquí del Norte y del ceutí con la Península, el emigrante africano hacia Europa y el turismo que juega un importante papel en esta materia. También, destacar como todo los años, el papel que viene desarrollando el Puerto de Ceuta en la O.P.E. (Operación Paso del Estrecho), sobresaliendo nuestro puerto por su eficiencia y calidad en los servicios, colaborando activamente con las restantes administraciones implicadas. El pasado año el puerto mantuvo la fluidez y su total normalidad en la fase retorno de esta Operación paso del estrecho, absorbiendo un 40 % del dispositivo total, con cifras que arrojan más de 290.000 pasajeros y 61.000 vehículos en este periodo punta que coincide con la época vacacional.

La situación actual es óptima, pues son tres las grandes empresas navieras que operan: Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebus, ofreciendo todas ellas, una moderna flota de buques catalogados como de los mejores del mundo en su serie y con unas rotaciones que en épocas críticas permiten cumplir con todos los objetivos marcados en lo que a embarque/desembarque se refiere, contando con el doble de capacidad para el transporte de viajeros y vehículos, lo que influye en la rapidez de los movimientos, calidad y volumen transportado.

### Relacionados con las Mercancías.-

El tráfico en las actuales circunstancias tiene un gran peso relativo, si se compara con la población, teniendo un umbral por sus limitaciones del sistema irregular de exportación. Aún cuando la demanda –si la situación aduanera fuera la de una frontera comercial hacia todo un continente como el africano- podría tener una magnitud sumamente apreciable. Por consiguiente en este tráfico aún creciente en los últimos periodos, no podemos dejar de citar por un lado la pujanza del consumo de la propia ciudad con un notable desarrollo y, por otro, la situación del comercio exterior.

La mayor parte del tráfico de mercancías se realizan en vehículos industriales (camiones) que embarcan y desembarcan de los buques procedentes de la península –Algeciras y Málaga-. Por este sistema denominado tráfico ro-ro, se transporta la mayoría de la carga y los residuos sólidos urbanos (RSU) producidos por la ciudad para su posterior eliminación en la península. Se excepciona las mercancías contenerizada procedentes de Hamburgo y otros puertos europeos con el que existe una línea regular semanal, así como el material para la construcción que llega a granel en instalaciones especiales de descarga.

put a great onus on the port. If the total figure for these goods is not very considerable compared to other ports, it should be seen in the context of the small local population (75.000 in the city) and the small area it serves (19 km) in which case it is a highly impressive one.

Another important thing to underline is that port trade, in respect to its main activities, has remained constant throughout the year:

### Regarding ferry traffic-

This has grown over the over the last few years at around 4-5% in passengers and 10% in vehicles, and should increase further when the relationship between Northern Morocco, Ceuta and Spain improves. Africans emigrating to Europe and tourism are important factors here. As every year, we must underline the role the port of Ceuta has played in handling the Operation Crossing the Strait of Gibraltar (Moroccans returning home from Europe by ferry for holidays during the summer months), excelling in efficiency and quality of service, and cooperating actively with the other authorities concerned. This last year the port carried on business as usual while maintaining the flow of passengers during the return phase of this Operation Crossing the Strait of Gibraltar, dealing with 40% of the total number of returning passengers, some 290.000 and 61.000 vehicles during this yearly rush.

The current situation is optimal. Three large shipping companies, Trasmediterránea, Euroferrys and Buquebus, are operating, all of them offering a modern fleet considered to be the best in the world in their class, and whose turnover in busy periods make all embarkation / disembarkation requirements possible to achieve. They have ships with twice the capacity for passengers and vehicles which allows for a faster movement and greater volume of passengers as well as a higher quality of service.

### Regarding Goods

The amount of goods handled is very high when we consider the city's small population and its threshold limit being imposed by seasonal fluctuations in exports. If customs laws permitted export to the whole African continent, demand could be much greater. The vigour of the city's own consumer market, which has increased markedly, partly accounts for this, and the situation of foreign trade is the other factor affecting the movement of goods that has continued to increase over the last few years.

Most goods movement is carried out by industrial vehicles (trucks) which load and unload from ships coming from the Spanish peninsular (Algeciras and Malaga). Most freight is moved using this system known as ro-ro, as is the city's solid waste which is taken to Spain to be disposed of. Exceptions form the



### Relacionados con los graneles líquidos y el avituallamiento.-

Los graneles líquidos y el avituallamiento representa más del 50% del tráfico de nuestro puerto, por lo que se puede hablar de especialización en cuanto el Puerto de Ceuta, tradicionalmente, desde los tiempos del carbón, ha sido un puerto suministrador de combustible para la navegación por el Mediterráneo, su situación geográfica inigualable lo hace adquirir un gran protagonismo como tercer puerto bunker del área mediterránea, situación que sigue manteniendo a pesar de la marcada competencia de los puertos de Algeciras y Gibraltar, por ello, cantidades cercanas a las 800.000 tons/año son suministradas a todo tipo de buques en los últimos años. El Puerto de Ceuta cuenta con unas excelentes instalaciones para suministrar por línea, 59% del total y un 41 % por gabarra a buques fondeados en bahía, lo que le permite disponer de fueles, gasoil y diesel para abastecer las necesidades del mercado actual, garantizando el suministro en el tiempo acordado y cualquier demanda que se produzca.

Dentro de la estrategia comercial que se está llevando a cabo, estamos potenciando los Congresos y Jornadas de Bunker con el objetivo de reunir a directivos y profesionales del sector (broker, traders, armadores etc...) para deliberar sobre el negocio del suministro de combustible, celebrar encuentros y ponencias que recojan el conocimiento y el potencial del Puerto de Ceuta y de sus instalaciones dentro de este mercado.

### INVERSIONES

Las inversiones han respondido, básicamente, a las dos estrategias siguientes:

- Mejorar las oferta de infraestructuras al tráfico de pasajeros, dada su gran importancia, tanto económica para la Autoridad Portuaria, como social para la Ciudad Autónoma de Ceuta.
- Ampliar las instalaciones portuarias para tráfico de mercancías, principalmente contenedorizada, en base a la privilegiada situación geográfica del Puerto y a su competitividad en tarifas, ventajas fiscales, estiba libre, etc.

Estas inversiones que han mejorado la infraestructura y satisfecho las carencias existentes, suponen un total de 5.283.000 Euros que culminan las actuaciones llevadas a cabo a lo largo del ejercicio 2002. El proyecto más importante es la futura ampliación del Puerto en la zona de Poniente, que pone de manifiesto el volumen de inversión 2.430.000 Euros que incluye sólo la 1ª fase de su desarrollo.

- Ampliación del puerto de Ceuta. Fase inicial  
Este proyecto consiste en ampliar superficie ganando terreno al mar en la zona de las explanadas de la punta, hacia el oeste del dique de Poniente. En la primera fase se construirán dos espigones que abrigarán un relleno para crear una explanada ganada al mar de

containerised goods coming from Hamburg and other European ports which have established regular, weekly itineraries and also construction materials which arrive loose for unloading in special containers.

### Regarding liquid fuel handling and vessel refuelling.

The liquid fuel trade and vessel refuelling account for more than 50% of our port's total trade, so it could be said to be a specialist in this area. The port of Ceuta has, since the coal era, traditionally been a fuel supplier to shipping on the Mediterranean. Its ideal geographical situation has made it the third most important bunker port in the Mediterranean zone, a place it has retained despite fierce competition from the ports of Gibraltar and Algeciras. Quantities approaching 800.000 tons per year have supplied all kinds of shipping over the last few years. The Port of Ceuta boasts excellent facilities for line supply, 59% of the total, the other 41% supplied by barge to ships anchored in the bay. These facilities allow the port to handle gasoil, diesel and other fuels currently in demand, and guarantee that supply is made to any vessel within an agreed time.

As part of our commercial strategy, we are currently promoting our Bunker Days and Congresses which aim to bring together directors, managers and other professionals in the sector (like brokers, traders and ship-owners) to discuss the fuel supply industry through meetings and presentations which situate the Port of Ceuta and its facilities in respect to the market in this sector.

### INVESTMENT

Basically, investment has been made in the following areas:

- In improving the infrastructure for ferry passengers, since this sector is of great commercial importance to the port and of great social importance to the city of Ceuta.
- In extending port facilities for the handling of goods (most of which are containerised) in view of the ports ideal location, its competitive charges, tax benefits, free loading/unloading, etc.

This investment, which has improved the port's infrastructure and answered its current needs, adds up to a total of 5.283.000 \_ (euros) which accounts for all the projects carried out in 2002. The most important outstanding project is the future port extension in the Poniente zone, demonstrating the volume of investment, 2.430.000 \_ (euros) which accounts for phase one only.

- Enlargement of the Port of Ceuta. Phase one  
The project consists of extending the port's area by reclaiming land from the sea in the area of the headland's explanadas to the west of the Dique de Poniente. In phase one, two breakwaters will be built



unas 15,2 hectáreas destinadas a actividades logísticas relacionadas con los tráficos portuarios de almacenamiento, grupaje y distribución de mercancías. Una vez finalizadas estas obras en su primera fase, se espera la instalación de nuevas empresas en Ceuta que lleven a un crecimiento en el tráfico de mercancías y empleo en la ciudad.

Dicho proyecto declarado ambientalmente viable por la Secretaría de Medio Ambiente fue adjudicado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ceuta el 02 de agosto de 2002 a la UTE PUERTO DE CEUTA (Constituida por las empresas Dragados, Obras y Proyectos, S.A. y Corsán-Corviam Construcción, S.A. Unipersonal), por un importe de 13,2 M\_ y con un plazo de ejecución de 20 meses, por lo que previsiblemente estará concluida en julio del 2004.

Con esta nueva construcción, y sobre todo cuando finalice una 2ª fase prevista para el 2006 de este ambicioso proyecto, se posibilita el acceso al importante mercado del transporte mundial del contenedor, donde la situación geográfica del estrecho de Gibraltar confiere a los puertos situados en sus inmediaciones una posibilidades apreciables de localización de estos tráficos, que podrían ser captados aprovechando las facilidades socioeconómicas de Ceuta: coste de la mano de obra, régimen fiscal, costes de puerto económico con relación a los de la Península, experiencia consolidada en el servicio de avituallamiento a buques (bunkering y provisionistas), fáciles comunicaciones con el resto de España, lo que podría producir un tratamiento de estas mercancías en naves y almacenes localizados en las inmediaciones del puerto.

Finalmente, indicar que esta infraestructura se ha diseñado para ofrecer unas optimas condiciones para un operador privado ya que, por sus dimensiones permite acceder a este importante mercado y en concreto al citado trasbordo. Las posibilidades de ampliación que tiene la futura terminal duplicando su línea de atraque y superficie operativa, introducen un mayor valor y atractivo adicional para los posibles operadores interesados.

- Actuaciones para la mejora de la ordenación y la seguridad de los accesos de los tráficos de pasaje del Estrecho. El objeto de esta inversión la remodelación de los accesos para vehículos y pasajeros a la Estación Marítima, tras seis meses de obras y tres millones de euros invertidos, esta nueva infraestructura pretende mejorar el tráfico tanto de vehículos privados y de transporte público, como de los usuarios. Tres carriles de entrada desde la Avda. C. Dato, arteria principal de acceso a las distintas zonas de servicio del puerto, y concretamente a la Estación Marítima, con vías reservadas al uso exclusivo del taxi, ampliando la zona de aparcamiento, que se asentará sobre una superficie de más de 10.000 metros cuadrados. Así, habrá dos zonas, una donde estacionarán los vehículos con capacidad para 500 plazas, además de las 160 reservadas para el personal que trabaja en la citada terminal marítima. Se calcula que en el plazo de dos

to protect a landfill that will create a reclaimed esplanade of some 15.2 hectares. This area will be used for logistical activities related to port operations such as storage, bulking and distribution of goods. Once phase one of construction has been completed, new Ceuta companies will set up here, bringing with them a growth in goods and vehicle trading and boosting employment in the city.

This project, declared environmentally viable by the Ministry of the Environment, was awarded by the Ceuta Port Authority Management Board on the 02 August 2002 to the UTE PUERTO DE CEUTA (Constituted by the following companies: Dragados, Obras y Proyectos, S.A. and Corsán-Corviam Construction, S.A. Unipersonal) for a total of 13.2 Million \_ (euros), work to be completed within 20 months, which means it is likely to be finished in July 2004.

With this new project, and above all, when phase 2 of this enterprising initiative is completed, foreseeably in 2006, the area will be able to enter the lucrative international container market. The geographical position of the Strait of Gibraltar provides ports in the vicinity with the perfect opportunity to attract this kind of trade to the area. Add to this factor Ceuta's socio-economic advantages: low labour costs, tax, benefits, low port costs compared to those on the Spanish peninsula, years of experience in the refuelling of vessels (as bunkerers and suppliers), proximity to the rest of Spain. All this could mean that such commodities will be dealt with locally in vessels and storage facilities located in the vicinity of the port.

Finally, we wish to point out that this infrastructure has been designed to offer optimum conditions to the private operator, its size affording him entry into the business, the passenger business in particular. The fact that the port has the potential to double the size of its docks and overall area is a further incentive to any interested operator.

- Measures to improve the regulation and the safety of approaches to the Strait ferry. Investment has been made with the aim of restructuring passenger and vehicle access to the ferry port. After six months of work at a cost of three million euros, the new infrastructure seeks to improve conditions for car, coach and truck traffic. Three entrance lanes run in from the Avda. C. Dato (main access road to the different port areas, particularly the ferry port) with lanes for taxis only. The car park area will subsequently be enlarged to an area of more than 10.000 square metres. There will be two parking areas. One for vehicles to park with 500 spaces and an additional 160 reserved for staff working in the ferry port. We calculate that the car park contract will be awarded within the space of two months. However, should the need arise; the creation of additional parking spaces has been considered an option.

We have included in this project the installation of an



meses se adjudique la explotación de los aparcamientos a través de la correspondiente concesión administrativa. No obstante, si fuera necesario se ha planteado aumentar el número de aparcamientos. En este proyecto se ha incluido la instalación de un sistema de seguridad integrado de cara a adaptar las instalaciones portuarias a la normativa internacional que obliga a la adopción de mecanismos necesarios para garantizar dicha seguridad. Para ello, se incluye una red de fibra óptica de gran capacidad que canalizará toda la información de comunicaciones, las imágenes del circuito cerrado de televisión, la apertura y cierre mecanizado de las puertas, el control de acceso y presencia a la zona de acceso restringido y el proceso de embarque de pasajeros en la Estación Marítima. Por último, se llevará a cabo la integración de los sistemas de visualización, contra incendios y alarmas actuales al puesto de control en el edificio del Centro de Coordinación de Servicios.

Estos nuevos accesos dotan al Puerto de Ceuta de modernidad y funcionalidad, la cual permitirá una entrada mucho más novedosa al contar con varias rotondas para facilitar el paso del tráfico rodado, zonas ajardinadas y elementos decorativos con una moderna marquesina en la fachada de la terminal, que indudablemente ofrece un aspecto más vanguardista de las instalaciones portuarias.

- Nuevos Acerados del Muelle Alfau

En los últimos años uno de los objetivos de la Autoridad Portuaria, es el acondicionamiento de todos los accesos que se encuentran en el ámbito portuario, por lo que se ha llevado a cabo totalmente el cumplimiento del objetivo señalado mediante las obras de pavimentación de las aceras de la Dársena Pesquera hasta la entrada del Dique de Levante, conjuntamente con esta pavimentación se ha formado una nueva zona de aparcamiento, en el que se incluye varias zonas ajardinadas, instalación de una nueva cuneta en el lado derecho de la calzada, así como su pavimentación junto al muro de la bajada del hospital de la Cruz Roja, instalándose rejillas para poder acceder fácilmente al limpiado de éstas. Por último se ha procedido a reparar con pintura reflectante la señalización horizontal de la calzada afectada por las obras.

- Adecuación de los almacenes del Puerto

Los almacenes de los que dispone la Autoridad Portuaria en la zona de servicio del puerto son de construcción muy antigua, con características de la época, formando parte del patrimonio Histórico del Puerto. Las continuas ocupaciones por parte de los concesionarios han requerido modificaciones internas y externas que degenerado en daños y cambios sustanciales en los mismos. Ante esta situación se ha acometido obras de picado de todas las superficies dañadas desprendiendo todo el recubrimiento dañado, posteriormente se ha limpiado con chorro de arena silíceo al objeto de eliminar óxido y revestimientos, sobre la superficie ya limpia se ha aplicado una imprimación protegiendo el total de la superficie vista de estructura con una pintura de color.

integrated security system in order to update the port's facilities to conform to European Law, according to which use of such security-safeguarding mechanisms is obligatory. To facilitate this, an optic-fibre network will be installed to carry all communication information, closed-circuit television images, mechanised door-locking systems, control of access and presence in the restricted-access area as well as the embarkation process in the ferry port. Lastly, all existing visualisation systems, fire control systems and alarms will be directed from the control centre in the Operations Coordination Centre building.

This updated access infrastructure will make the Port of Ceuta more modern and functional. It will give the port a completely new-look entrance, with several roundabouts to ease traffic flow, landscaped areas, decorative art features and a modern shelter built onto the front of the terminal, which will all undoubtedly give the port a more modernist air.

- New paving in the Muelle Alau

Over the last few years, one of the Port Authority's objectives has been to improve all access paths and roads within the confines of the port. This has been achieved by paving all the walkways in the Dársena Pesquera right up to the entrance to the Dique de Levante. At the same time, a new parking area has been created including several landscaped sections, a new curb has been raised on the right side of the tarmac and a pavement now runs along the wall of the Red Cross hospital road and drains installed so they can be easily kept clean. Finally, the road markings affected by the work have been repainted with reflective paint.

- Adaptation of the Port's storage facilities

The Authority's storage facilities in the port's operations area are extremely old and have period features that form part of the port's heritage. They have been used continuously by franchisees that have required changes in their internal and external structure, have therefore made substantial modifications to them and caused some damage. To remedy this situation, all damaged areas of the covering have been ground away, then sandblasted to avoid rusting, and finally a colour primer has been applied to the structure's entire visible surface area.

- Preventing entry into the Dique de Poniente

The migration that Ceuta has been absorbing over the past two years has meant that many illegal immigrants are getting into the Port's operational area. Every day many people without documentation defy the ban on entry, creating an atmosphere of insecurity in this area of the Port which has forced the Port Authority to take measures to remedy the situation, including the erection of physical barriers to seal the area. 305 metres of 5-metre high fencing has been put up closing off the entrance to the harbour and separating the area of public access from the restricted area. The new division also provides a parking enclosure for policemen of the Guardia Civil stationed in



- Impermeabilización del acceso al Dique de Poniente La presencia migratoria que viene soportando Ceuta durante los últimos años se ha traducido en la presencia de numerosos inmigrantes clandestinos que recaban en la zona de servicio del Puerto, a diario muchos indocumentados pasan por alto las prohibiciones de acceso restringido creando un clima de inseguridad en torno a las operaciones portuarias que obligan al Puerto a dotarse de medios y barreras físicas para acotar las zonas existentes. Ante esta situación se ha procedido a la construcción de 305 metros de valla de 5 m. de altura que cierra el acceso al muelle separando la zona de acceso público de la zona de acceso restringido. El nuevo cerramiento proporciona además, un recinto cerrado para el aparcamiento de los vehículos de servicio de la Guardia Civil situados en el muelle, modifica el vial de salida del tráfico de vehículos y camiones desembarcados de los muelles del C. Dato, creando un nuevo espacio para el futuro punto de inspección fronteriza.

#### GESTIÓN ECONÓMICA

El volumen de ingresos por servicios portuarios se ha mantenido en los niveles del ejercicio 2001. En particular cabe destacar la favorable evolución experimentada por los ingresos procedentes de las tarifas T-1 Buques y T-3 Mercancías, que han experimentado incrementos del 5,80% y del 14,40% respectivamente, consecuencia del aumento experimentado por los respectivos tráficos en el ejercicio. Por otro lado, los ingresos correspondientes a la tarifa T-9 Servicios Diversos se han reducido en un 36,58%, pasando de 314 miles de euros en el año 2001 a 250 en el ejercicio 2002, esta reducción se debe principalmente a la utilización por las compañías navieras de planchas propias.

Los ingresos en concepto de cánones por concesiones y autorizaciones tras el fuerte incremento experimentado en los ejercicios 2000 y 2001 continúan en línea ascendente alcanzando los 1.533 miles de euros en el presente ejercicio, lo que representa un incremento del 14,8% respecto al ejercicio anterior.

En el año 2002 se han devengado 1.503 miles de euros en concepto de subvenciones de Fondos FEDER correspondientes al Programa Operativo 00-06. Dichos fondos corresponden al 50% de la anualidad de las obras de Ampliación del Puerto iniciadas en este ejercicio.

El resultado del ejercicio alcanzó los 688 miles de euros manteniendo la línea de resultados positivos de los últimos años.

#### CONCLUSIONES

Como conclusión al elenco de funciones y características expuestas, puede afirmarse que el Puerto de Ceuta es actualmente uno de los más desarrollados de la región norte africana en la que se encuentra situado. Además del especial régimen económico-fiscal se debe tener en cuenta como incentivo hacia el establecimiento y radi-

the harbour and has altered the exit road for vehicles disembarking from the C. Dato harbour, creating a new space for future border inspections.

#### ECONOMIC MANAGEMENT

The amount of revenue made by port operations has been maintained at 2001 levels. Positive trends to be highlighted were the increases in revenue earned from tariffs T-1 Vessels and T-3 Goods, of 5.8 % and 14.4% respectively, due to increases in commerce in these areas over the year. On the other hand, revenue corresponding to tariff T-9 Miscellaneous Services fell by 36.58%, from 314.000 euros in 2001 to 2002 at the end of last year. This fall can be partly attributed to shipping companies using their own boarding equipment.

Revenue from franchisee charges and permits continued to grow following the sharp increases of 2000 and 2001, reaching 1.533.000 euros in 2002, representing an increase of 14.8% on the previous year.

In 2002, 1.503.000 euros were accrued from the European Union's Feder fund corresponding to Operative Programme 00-06. These funds make up 50% of the year's spending on the Port Enlargement project, commenced in 2002.

The year's results reached 688.000 euros, maintaining the positive trend of the last few years.

#### CONCLUSIONS

To conclude from this catalogue of capacities and descriptions, we can affirm that the Port of Ceuta is currently one of the best-equipped in the North African region where it is situated. The very particular economic and fiscal system in force in Ceuta should be seen as an incentive for maritime-based businesses to start up and settle here.

We advise that the development model for the port be completely revised, this in view of the extensions made to the port's infrastructure, improvements made to existing terminals and facilities and the growth in complementary commercial activity in areas in contact with the city. The Port Authority has drawn up the master plan for this to facilitate an analysis of the various possible alternatives available for the optimum design of its harbour facilities and other installations. This will respond to the commercial requirements of the future, as well as improving existing terminals and other facilities.

Estimates for commerce forecasted for the coming years, considered in the aforementioned master plan, while conservative, foresee an increase in all trade areas. Average estimated growth for the period 2002-2005 is 11.3% while estimated average annual growth is above 3T%.

As we mentioned before, the increase in the volume of



cación de negocios basados en la actividad marítima.

Con motivo de la ampliación de la infraestructura portuaria, la mejora de las terminales e instalaciones existentes, y el creciente desarrollo de actividades comerciales complementarias en áreas de contacto con la ciudad, hacen aconsejable una revisión integral del modelo de desarrollo del puerto. Por ello, la Autoridad Portuaria ha desarrollado el correspondiente Plan Director, con el fin de disponer de un análisis de las distintas alternativas posibles para el diseño óptimo de la operatividad de sus muelles y de sus instalaciones complementarias, a fin de resolver los requerimientos asociados a tráficos futuros, así como para la mejora de las terminales e instalaciones existentes.

Las estimaciones de tráfico para los próximos años contempladas en el citado Plan Director suponen, aún siendo conservadoras, una evolución positiva de los mismos en todas sus componentes, con unos crecimientos medios estimados para el período 2002-2005 del 11,3% y una evolución media anual superior al 3%.

Especial importancia tiene, como ya se ha comentado, el incremento que está experimentando el tráfico de contenedores en todo el mundo. La creación de un centro de almacenamiento y distribución de mercancías se configura fundamental, y las obras de Ampliación de Puerto es una inversión muy ambiciosa que recoge nuestro Plan de Inversiones para los ejercicios futuros y que se articula beneficioso no sólo para el Puerto, sino también para la Ciudad de Ceuta. El mismo permitirá proveer de suelo industrial a las empresas que allí quieran instalarse al amparo de las ventajas fiscales, situación geográfica y Reglas de Origen que ofrece Ceuta. Una plataforma moderna para acceder al mundo del nuevo paradigma de la distribución de mercancías. De este modo se abre una puerta al futuro del Puerto y de la Ciudad.

container traffic the world over is of particular interest and we consider essential the creation of a storage and distribution centre. Works on the port's enlargement, as set out in our plan, represent a positive investment, which will benefit not only the port itself, but also the city of Ceuta. This project will provide industrial premises to companies seeking to benefit from Ceuta's tax laws, geographical position and rules of origin.

A modern platform from which to enter the new world of goods distribution will open a door to the future for the Port and the City.

José Fco. Torrado López  
PRESIDENTE

César López Ansorena  
DIRECTOR

## CUADRO COMPARATIVO DEL TRÁFICO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS COMPARATIVE DIAGRAM OF TRAFFIC IN THE LATEST YEARS



0.1.1

	2001	2002	Diferencia	%
1. PASAJEROS / PASSENGERS Número / Number	2.445.868	2.354.874	-90.994	-3,72
2. BUQUES ENTRADOS / VESSELS ENTERED				
2.1. Número / Number	9.685	9.507	-178	-1,84
2.2. Arqueo (G.T.) / Tonnage (GRT)	52.575.999	54.388.333	1.812.334	3,45
3. MERCANCÍAS (Toneladas) / Goods (Tons)				
3.1. Cargadas / Loaded	293.858	338.226	44.368	15,10
3.2. Descargadas / Unloaded	1.412.000	1.364.695	-47.305	-3,35
3.3. Transbordadas (*) / Transshipped	0	0	0	0,00
3.4. TOTALES / TOTALS	1.705.858	1.702.921	-2.937	-0,17
3.5. Productos petrolíferos / Petroliferous products	794.987	806.974	11.987	1,51
3.6. Mercancías no petrolíferas / Non-petroliferous products	910.871	557.721	-353.150	-38,77
4. AVITUALLAMIENTO (Toneladas) / VICTUALLING (Tons)	720.476	698.582	-21.894	-3,04
5. PESCA (Toneladas) / FISHING (Tons)	443	272	-171	-38,60
6. TRAFICO TOTAL / TOTAL TRAFFIC (3.4) + (4) + (5)	2.426.777	2.401.775	-25.002	-1,03
7. CONTENEDORES / CONTAINERS				
7.1. Unidades (TEU's) / Units (TEU)	14.266	8.554	-5.722	-40,11
7.2. Toneladas / Tons	103.267	57.175	-46.092	-44,63

(\*) Se consideran mercancías transbordadas únicamente las que pasan directamente de barco a barco.  
Transhipped goods are considered only those that are moved directly from one vessel to another.

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 LOADED TONS	TM DESEMBARCADAS UNLOADED TONS	TM TOTAL TOTAL TONS
MUELLE ESPAÑA	0	1.347	1.347
MUELLE LEVANTE	0	40.690	40.690
MUELLE DATO	203.497	421.366	624.863
MUELLE PONIENTE	134.729	901.292	1.036.021
<b>TOTAL</b>	<b>338.226</b>	<b>1.364.695</b>	<b>1.702.921</b>

